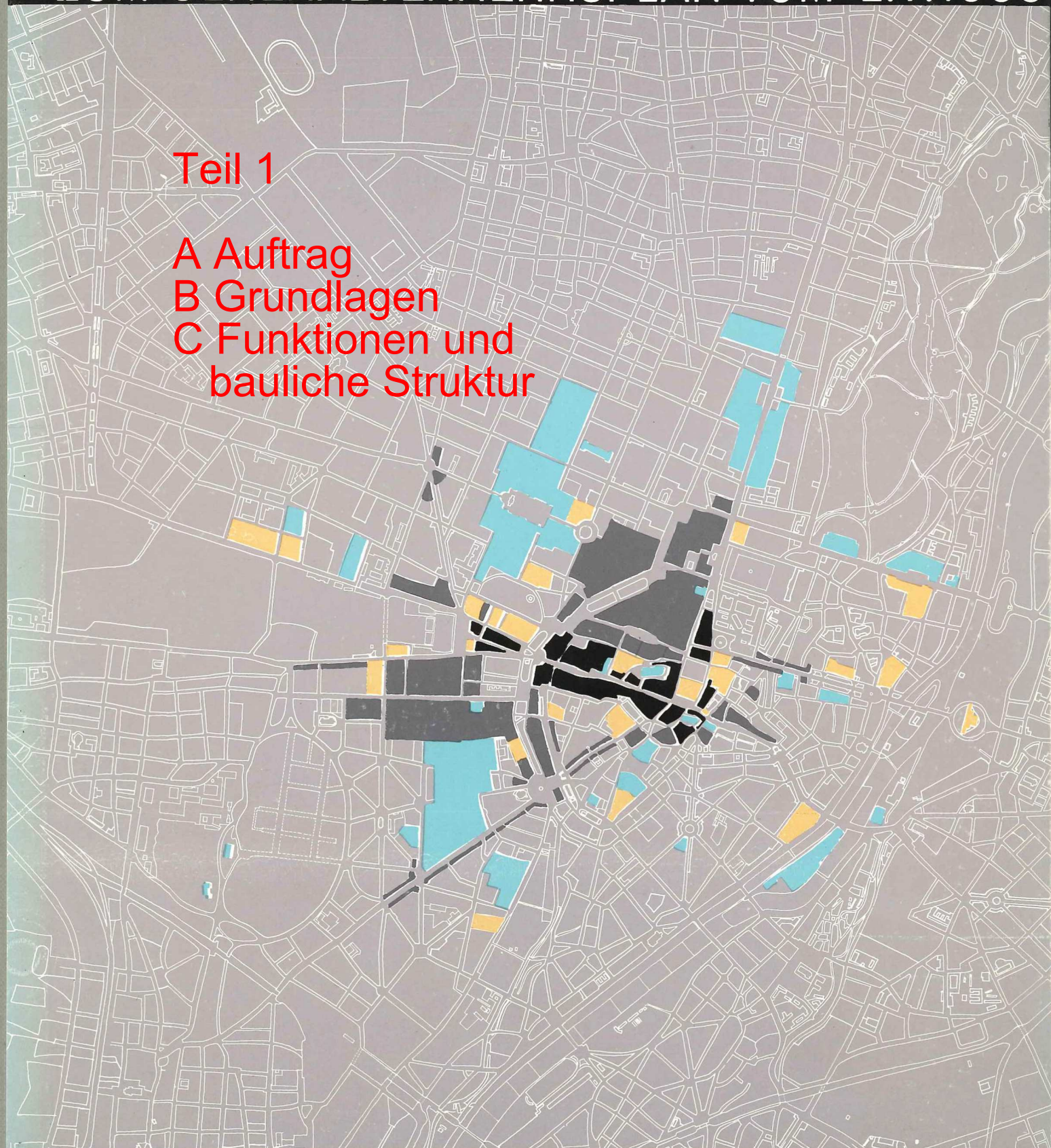


# MÜNCHEN

STELLUNGNAHME DER PLANUNGSBERATER  
ZUM WIRTSCHAFTSPPLAN VOM 30.1.1958 UND  
ZUM GENERALVERKEHRSPPLAN VOM 2.7.1958

Teil 1

A Auftrag  
B Grundlagen  
C Funktionen und  
bauliche Struktur



A·H·STEINER

M·GUTHER

K·LEIBBRAND





PROFESSOR A. H. STEINER ZÜRICH

PROFESSOR M. GUTHER DARMSTADT

PROFESSOR DR.ING.HABIL. K. LEIBBRAND ZÜRICH

# M Ü N C H E N

## Teil 1

A Auftrag

B Grundlagen

C Funktionen und  
bauliche Struktur

STELLUNGNAHME DER PLANUNGSBERATER ZUM

WIRTSCHAFTS PLAN VOM 30.1.1958 UND

ZUM GENERALVERKEHRSPLAN VOM 2.7.1958

OFFSETDRUCK: L. ZITZMANN  
MÜNCHEN 5  
1 9 6 0  
ALLE RECHTE VORBEHALTEN



# Teil 1

## INHALT

	Seite
A AUFTRAG	1
B GRUNDLAGEN	3
1. Planungszeit	3
2. Planungsraum	4
3. Bevölkerung	5
4. Pendler	9
5. Flächenvergleiche	14
6. Topographie	15
7. Historische Entwicklung der Stadt	16
8. Wirtschaftsplan von 1958	22
9. Bestandskarte der Flächennutzung	25
City	27
Bezirks- und Quartier Zentren	29
Industrie und Gewerbe	29
Wohnen	29
Freiflächen	30
Sonstige Flächen	30
C FUNKTIONEN UND BAULICHE STRUKTUR	31
1. Wohnen	31
City	34
Innenstadt	34
Außengebiete	35
Testgebiete	37
2. Arbeiten	39
3. Kultur - Erholung - Freiflächen	41
4. Staffelbauordnung	45

	Seite
D VERKEHR	49
I. Grundsätzliches	49
1. Die verkehrsarme Stadt	50
2. Die reine Verkehrsstadt	51
3. Ausgleich zwischen Verkehr und Bebauung	51
II. Allgemeine Maßnahmen	52
1. Gesamtplanung	52
2. Wirtschaftlichkeit	53
3. Öffentlicher und privater Verkehr	54
4. Arbeitszeit	55
5. Standortplanung	55
6. Bauvorschriften	57
III. Der Verkehrsumfang	58
1. Statistische Unterlagen	58
2. Verkehrszählungen	60
a) Öffentlicher Verkehr	61
b) Privater Verkehr	62
IV. Öffentlicher Verkehr	64
1. Bau	65
2. Fahrzeuge	65
3. Betrieb	66
4. Netz	67
5. Verkehrsbedeutung	69
6. Verkehrsumfang	71
7. Wirtschaftlichkeit	78
V. Privater Verkehr	83
1. Straßen	83
2. Autobahnen	87
3. Anpassung an die anderen Verkehrsmittel	88
VI. Weiteres Vorgehen	89
E EMPFEHLUNGEN	92

## VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

- G 1 Einflußgebiet Münchens
- G 2 Einwohnerzahlen verschiedener deutscher Großstädte 1850/1958
- G 3 Anteil der städtischen Bevölkerung in Deutschland und Bayern 1800/1956
- G 4 Wanderungsgewinn Münchens 1946/1958
- G 5 München und Vorortgemeinden Einwohnerzahlen
- G 6 Innerstädtischer Berufsverkehr
- G 7 Einpendler aus dem äußeren Wirtschaftsraum
- G 8 Flächenvergleich westdeutscher Großstädte
  
- W 1 Topographie
- W 2 Raum München um 1150
- W 3 Entwicklung der Stadt von 1158 bis etwa 1790
- W 4 Entwicklung der Stadt von der Entfestigung bis 1908
- W 5 Entwicklung der Stadt von 1908 bis 1960
- W 6 Wirtschaftsplan der Stadt München, 1958
- W 7 Karte der Flächennutzung
- W 8 City
- W 9 Karte der Wohngebiete mit Darstellung der Dichte
- W 10 Beispiel mit zu großer Dichte
- W 11 Beispiel mit unwirtschaftlicher Dichte
- W 12 Beispiele mit tragbarer Dichte
- W 13 Verteilung der Arbeitsplätze in der Industrie
- W 14 Karte der bestehenden Grünflächen
- W 15 Staffelbauordnung
- W 16 Skizze für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsplanes <sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Diese Skizze ist nur als Idee aufzufassen. Weitere Untersuchungen müssen ergeben, wie weit diese Idee durchführbar ist. Mit dem Wirtschaftsplan, der heute meistens Flächennutzungsplan genannt wird, ist der Generalverkehrsplan zu entwickeln, der eigentlich nur ein Teil eines umfassend entwickelten Flächennutzungsplanes ist.



- V 1 Das Münchener Straßennetz (Übersichtsplan)
- V 2 Postkartenzählung 9. - 17. Sept. 1959, Zählstellen und Zähltage
- V 3 Gebietseinteilung
- V 4 Straßenbreiten und Straßenbelastungen auf den Zählringen
- V 5 Fehlende und nicht ausgenützte Straßenbreiten auf den Zählringen
- V 6 Schnitt durch die Stadt in Ost-West-Richtung, Straßenbreiten und Straßenbelastungen auf den Zählringen
- V 7 Bahnunterführung Lortzingstraße Pasing, Verkehr stadtauswärts
- V 8 Landsberger Straße und Agnes-Bernauer-Straße, Bahnunterführung Berg-am-Laim-Straße, Verkehr stadtauswärts
- V 9 Ludwigsbrücke Verkehr stadtauswärts
- V 10 Donnersbergerbrücke Verkehr nordwärts
- V 11 Ungererstraße (Nordfriedhof) Verkehr stadtauswärts
- V 12 Verkehrsspinne München 1951/52, Stundenmittel von 06.00 - 22. 00
- V 13 Verkehrsspinne München 1958, Tagesverkehr von 06.00 - 22.00
- V 14 Linienführung der untersuchten Varianten
- V 15 Verteilung des Vorortverkehrs, Nov. 1957, bei Tarifgemeinschaft
- V 16 Verteilung des Vorortverkehrs, Nov. 1957, bei Tariftrennung
- V 17 Verteilung des innerstädtischen Verkehrs, Nov. 1957, bei Tarifgemeinschaft
- V 18 Verteilung des innerstädtischen Verkehrs, Nov. 1957, bei Tariftrennung
- V 19 Verteilung des Gesamtverkehrs, Nov. 1957, bei Tarifgemeinschaft
- V 20 Verteilung des Gesamtverkehrs, Nov. 1957, bei Tariftrennung.

- 1 Richtlinien für die Zahl der Parkstände
- 2 Bestand an Kraftfahrzeugen
- 3 Jährliche Fahrleistungen innerhalb des Burgfriedens
- 4 Fahrleistungen im Stadtgebiet München
- 5 Anteile des öffentlichen und privaten Verkehrs
- 6 Voraussichtliche Zunahme des Verkehrs
- 7 Durchschnittlicher Flächenbedarf
- 8 Gesamter Flächenbedarf
- 9 Spezifische Fahrleistung und Flächenbelastung
- 10 Verteilung des öffentlichen Verkehrs auf Parallellinien in Kopenhagen
- 11 Verzeichnis der Zählstellen und Zählzeiten
- 12 Einwohnerzahlen 1953 - 1959
- 13 Straßenbreiten und Straßenbelastungen
- 14 Umsteiger in Ost-West-Richtung, zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof
- 15 Zukünftige Entwicklung von S-Bahn und Tiefbahn bis 1990

Mit der vorliegenden Arbeit werden zusätzlich eine Reihe von Bestandskarten übergeben, deren Herstellung zur Urteilsbildung notwendig war.

Die Abbildungen W 7, W 9, W 13, W 14, W 15 sind vereinfachte Darstellungen der Originalkarten und Pläne im Maßstab 1 : 10. 000 W 8 im Original 1 : 5.000.





## A AUFTRAG

Den beiden Planungsberatern Prof. A. H. Steiner, Zürich und Prof. M. Guther, Darmstadt wurde durch Vertrag vom 20. Januar 1959 die Verpflichtung zu folgenden Leistungen auferlegt:

- a) Begutachtung des der Stadt bereits zur Verfügung stehenden Planungsmaterials, insbesondere des Generalverkehrs- und Wirtschaftsplanes.
- b) Gegebenenfalls Ausarbeitung von Abänderungs- und Ergänzungsvorschlägen zum Generalverkehrs- und Wirtschaftsplan der Stadt.

Auf Vorschlag der beiden Planungsberater wurde durch Vertrag vom 30. Mai 1959 als dritter Berater, insbesondere für Fragen des Verkehrs, Herr Prof. K. Leibbrand, Zürich als gleichberechtigter Partner zu folgenden Leistungen verpflichtet:

- c) Prüfung der vom Stadtrat am 2.7. 1958 beschlossenen Straßenverkehrsplanung und der Frage der Massenverkehrsmittel.

Die Planungsberater sind von den Vorständen der Ämter und deren Mitarbeitern innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung bei ihrer Arbeit in entgegenkommendster Weise unterstützt worden. Es sei hier vorweg der Dank für die gute Zusammenarbeit ausgesprochen, ferner betont, daß die Planungsberater von der Arbeit in den Ämtern einen guten Eindruck hatten. Hier kann als Beispiel die Fülle wertvollen Materials genannt werden, das vom Stadtplanungsamt trotz geringer Besetzung erarbeitet worden ist. Mit den eigentlichen Arbeiten konnten die Planungsberater nach Aufstellung des vertraglich vereinbarten Studienbüros Mitte Juli 1959 beginnen. Erst Anfang November 1959 war es voll besetzt.

Die Mitarbeiter des Studienbüros sind;

Egon Hartmann, Dipl. Arch., Bürochef für städtebauliche Fragen

Carl Hidber, Dipl. Ing., Bürochef für Verkehrsfragen

H. Clamroth, Dipl. Ing., A. Fuchs, Ph. Groß, Bauing.,

M. Kilian, Dipl. Ing., A. Mittenberger, Bauing. und D. Schreiber, Dipl. Ing.

Zeitweise tätig:

L. Bergmeier, E. Böhm, Bauing., R. Engert, cand. arch.,

R. Förster, Bauing., R. Keller, Dipl. Ing., R. Motz, cand. arch., G. Schierl und

R. Sedlmayer.

Allen diesen Mitarbeitern sei an dieser Stelle der herzlichste Dank für ihre wertvolle Mitarbeit ausgesprochen.

## B GRUNDLAGEN

### 1. Planungszeit

Die Planung einer Stadt wird im allgemeinen, für einen Zeitraum von 20 bis 25 Jahren aufgestellt. Die Erfordernisse der Stadt im Planungsziel werden aus den Tendenzen ihrer bisherigen Entwicklung soweit wie möglich vorausberechnet oder abgeschätzt.

Die Erfahrungen zeigen zwar, daß ein Wirtschaftsplan etwa alle 5 Jahre überprüft, ergänzt oder abgeändert werden muß. Er soll jedoch andererseits so konkret sein, daß er nicht laufend Veränderungen erfahren muß. Die Planung darf aber auch nicht zu weit ausholen und die Entwicklung einer Stadt zu weitgehend festlegen wollen. Sie muß sich auf einen übersehbaren Zeitraum beschränken. Das Ziel muß sein, die städtebaulichen Mängel der Vergangenheit so weit wie möglich zu korrigieren, den Erfordernissen der Gegenwart gerecht zu werden und eine gesunde Entwicklung der Stadt in der Zukunft sicherzustellen.

Bei mittleren und kleinen Städten, deren Entwicklung sehr von den jeweiligen wirtschaftlichen und politischen Schwankungen abhängt, wird der Planungszeitraum möglichst klein zu halten sein. Großstädte, Hauptstädte und Weltstädte üben seit Generationen einen konstanten Sog nicht nur auf ihr näheres Umland, sondern auf das ganze Land aus. Durch die Konzentration ihrer zentralen Funktionen ist ihre Entwicklung unaufhaltsam. Ihr Planungsziel sollte deshalb weiter als üblich gesteckt werden. München als drittgrößte deutsche Stadt und mit dem Überschreiten der Millionengrenze in die Weltstädte eingereiht, läßt durch ihre hervorragende Lage auch weiterhin eine starke Entwicklung erwarten. Ihr Einflußbereich umfaßt den gesamten süddeutschen Raum.

Auf Grund der Erfahrungen und entsprechend dem Vorgehen bei zahlreichen älteren und neueren Planungen für andere große Städte im In- und Ausland wird es für richtig gehalten, für München als Planungsziel das Jahr 1990 zu wählen.

Der Wirtschaftsplan und mit ihm der Verkehrsplan müssen auf die Verhältnisse abgestimmt sein, die in München voraussichtlich im Jahre 1990 bestehen werden.



## 2. Planungsraum

- G 1 Die Lage der Stadt München auf der Bayerischen Hochebene mit ihrer nahezu unbeschränkten Entfaltungsmöglichkeit, die Schönheit der Stadt selbst und ihre besonderen Vorteile als Ausgangspunkt zu den landschaftlich schönsten Gegenden Deutschlands, die Gunst des Klimas sowie hervorragendes Kulturleben bewirken eine überaus große Anziehungskraft der Stadt. Die Bevölkerung nimmt zur Zeit jährlich um 30. 000 Einwohner zu. Es ist eine erwiesene Tatsache, daß die deutschen Großstädte sich nicht aus sich heraus erhalten können, sondern immer auf Zuzug junger Kräfte angewiesen sind. Während andere Städte um diesen Zuzug besorgt sind, werden in München immer wieder Stimmen laut, einen solchen zu unterbinden. Das Problem kann dadurch nicht gelöst werden. Eine längere Zuzugssperre würde zwangsläufig zu einer Überalterung der Stadtbevölkerung führen, weil der Nachwuchs aus eigener Kraft nicht ausreicht, so daß der Stadt sehr nachteilige wirtschaftliche und biologische Folgen erwachsen würden.<sup>2</sup>

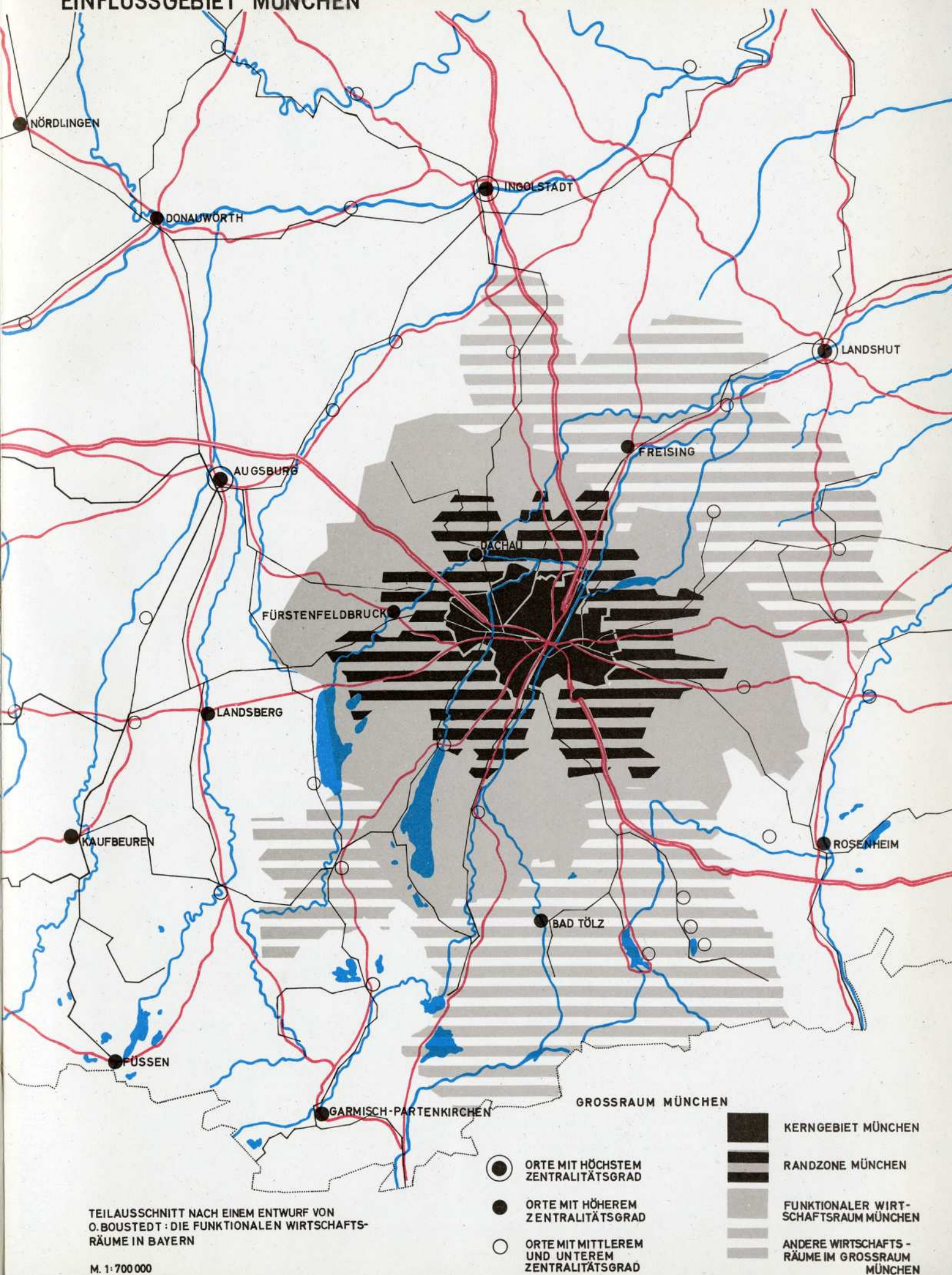
Die großen Eingemeindungen der Jahre 1930/31, 1938 und 1942 haben das Stadtgebiet glücklicherweise so groß gemacht, daß selbst unter Beachtung aller landschaftlichen Werte und Erholungsflächen noch Reserven für Bebauungsgebiete vorhanden sind. Die bisher hierfür ermittelten Zahlen sollten durch eine genaue Berechnung überprüft werden, wobei sich ohne Zweifel herausstellen wird, daß die Planung für die Entwicklung der Stadt München nicht mit der Burgfriedensgrenze beendet werden darf. Stadtgrenzen verlaufen dazuhin meist willkürlich und stimmen mit dem tatsächlichen Lebensraum der Stadt nicht überein.

Die Pendlerbewegungen im Großraum München bekunden, daß die Stadt stark mit ihren Nachbargemeinden verwachsen ist. Dem Problem entlastender Wohngebiete im Bereich des äußeren Wirtschaftsraumes muß besondere Beachtung, beigemessen werden.

---

<sup>2</sup> Siehe auch Koenig Helmut, Beiträge zur Soziographie Münchens 1949 - 1950 S. 15

## EINFLUSSGEBIET MÜNCHEN







Vor allem aber darf man für die Verkehrsplanung das Stadtgebiet nicht für sich allein behandeln, sondern muß den Raum als Ganzes betrachten. Die Vorschläge müssen den Bedürfnissen der ganzen Region München Rechnung tragen, also auch die Beziehung der Stadt zum Äußeren Wirtschaftsraum und darüber hinaus berücksichtigen.

Selbstverständlich steht in diesem über den Burgfrieden hinaus ausgeweiteten Planungsraum das Stadtgebiet und vor allem die Innenstadt bei allen Überlegungen im Vordergrund.

## 2. Bevölkerung

Die Einwohnerzahlen von Großstädten geben Auskunft über enorme Bevölkerungsagglomerationen an bestimmten Schwerpunkten im Kraftfeld eines regionalen Systems. Die Bildung dieser Schwerpunkte und ihre Verlagerungen im Laufe der Zeit haben verschiedene Gründe, die auf wirtschaftliche, politisch-soziale und kulturelle Einflüsse zurückzuführen sind. Diese Einflüsse treten nie unabhängig voneinander auf, sie sind vielmehr immer komplexer Natur und ihre Mischungen weisen für jede Stadt individuelle Färbungen auf. So ist es schwierig, die Entwicklung von Städten genau zu begründen und noch viel, schwieriger, die zukünftige Entwicklung einer Stadt vorauszusehen.

- G 2 München ist auf Grund der Entstehung eine gegründete Stadt, erweist sich aber sehr bald als beständig wachsende Stadt, Sie überflügelt, an der Einwohnerzahl gemessen, im Laufe der Geschichte alle deutschen Städte bis auf Berlin und Hamburg. Der Grund für Münchens stetiges Wachstum während der vergangenen Jahrhunderte liegt vor allem in der ausgeglichenen Mischung der eingangs erwähnten städtischen Funktionen - Wirtschaft, Politik, Kultur. Zunächst sind es Handel und Gewerbe, die Münchens Entwicklung veranlassen; daneben erreicht die Stadt schon frühzeitig hohe kulturelle und politische Bedeutung und in jüngster Zeit wird München zum Standort bedeutender Industriebetriebe. Diese ausgeglichene Stadtstruktur wird Münchens Wachstum auch in der Zukunft begünstigen.

Im 19. und 20. Jahrhundert erleben die Städte durch die fortschreitende Industrialisierung ein beträchtliches Ansteigen ihrer Einwohnerzahlen, Diese Entwicklung führt zu einer Verstädterung der Bevölkerung. Der Verstädterungsprozeß wird oft fälschlicherweise mit der Erscheinung der Landflucht identifiziert und so negativ bewertet. In Wirklichkeit aber handelt es sich dabei um einen allgemeinen "kulturellen Strukturwandel", Die Entwicklung muß positiv gesehen werden. Städtebauliche Planung ist damit nicht nur reine Notwendigkeit, sondern wird zum Kernstück der kulturellen Tätigkeit unserer Zeit.

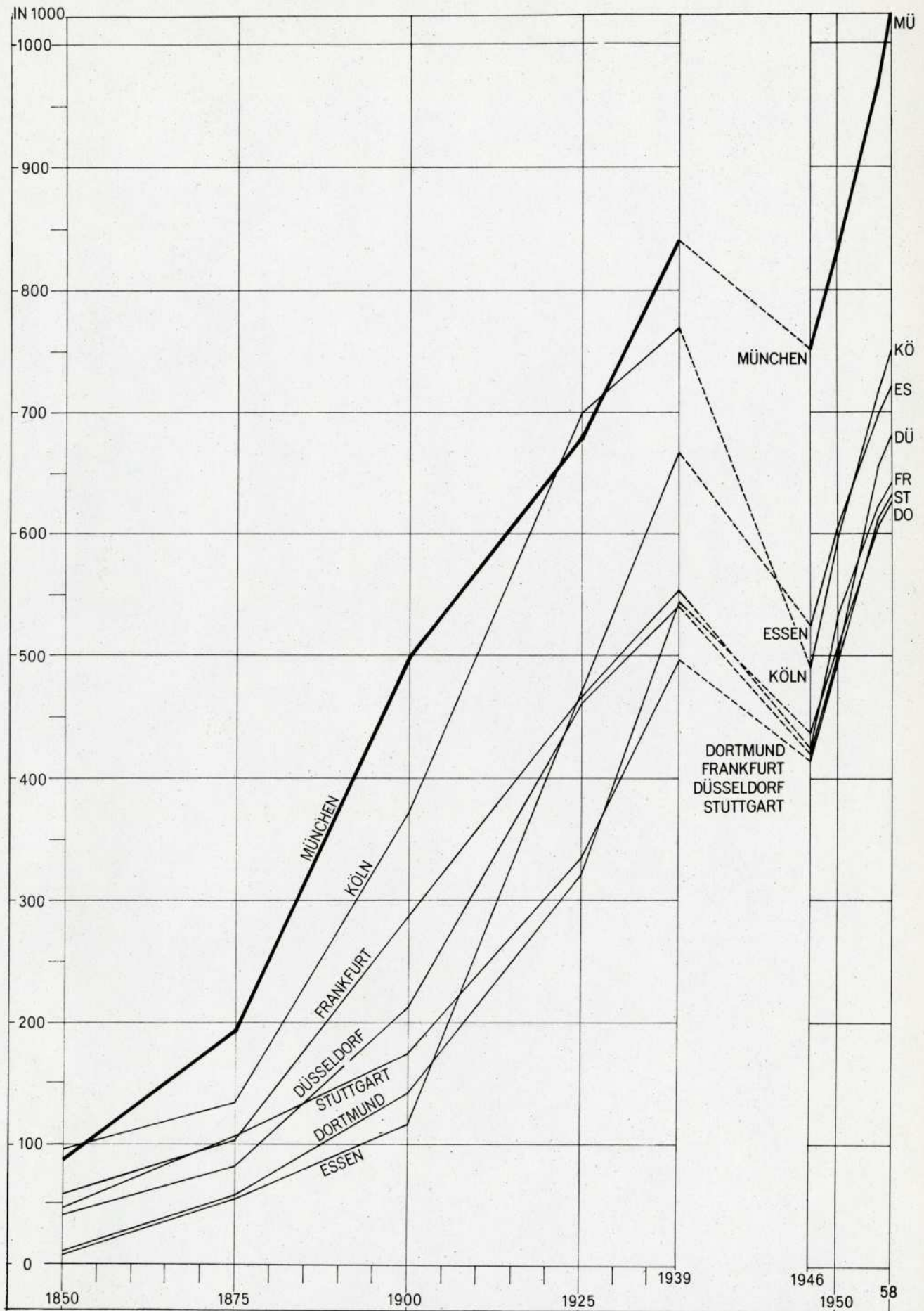
G 3 Aus Abb. G 3 ist zu ersehen, daß der Verstädterungsprozeß nur noch begrenzt weitergehen kann, zumal da der Prozentsatz der städtischen Bevölkerung sich beträchtlich erhöhen würde, wenn man die in den äußeren Wirtschaftsräumen der Städte lebenden Menschen mitrechnet. Die Darstellung dieses Prozesses für die bayerische Bevölkerung zeigt, daß sich die Entwicklung hier langsamer vollzogen hat und nach dem Krieg etwas nachzieht. Dabei gewinnt München einen großen

G 4 Teil der abwandernden bayerischen Landbevölkerung. Der Wanderungsgewinn Münchens setzt sich, wie Abb. G 4 zeigt, in der Hauptsache aus bayerischen Zuwanderern zusammen. Im Laufe der Zeit allerdings geht die bayerische Quote am Wanderungsgewinn Münchens zurück. Eine Konsolidierung im bayerischen Raum scheint einzutreten. Der Anteil der außerbayerischen Bevölkerung am Wanderungsgewinn steigt. Damit wird eine weitere Nuance des Verstädterungsprozesses angedeutet, nämlich der Trend zur Großstadt. Die Einwohnerzahlen einiger Großstädte werden prozentual stärker wachsen als das Gros der Städte. München ist aus den bereits erwähnten Gründen (Klima, Landschaft, Kultur, städtischer Lebensstil, Verkehr) eine der stark wachsenden Städte.

In diesem Zusammenhang kann die Frage gestellt werden, welche Einwohnerzahl München zum Zeitpunkt des Planungsziels 1990 haben wird. Im Jahre 1958 hat das Statistische Amt der Landeshauptstadt München eine Vorausberechnung der Einwohnerzahl für das Jahr 1975 angefertigt<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Beilage II, 1 Untersuchung der Stadtwerke-Verkehrsbetriebe über Eignung einer Unterpflasterstraßenbahn für den Verkehrsausbau von München. Juli 1959.

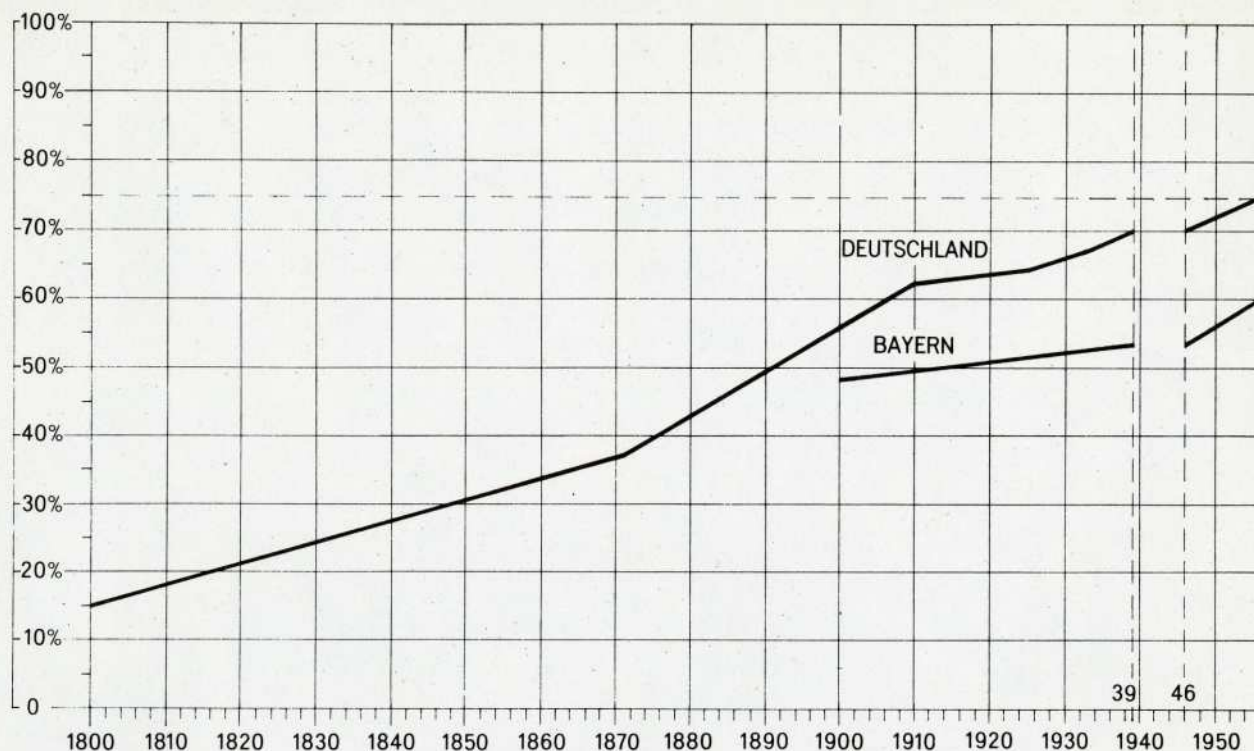


QUELLE: POPULATION AND VITAL STATISTICS 1946-1951 INTERNATIONAL  
 STATISTICAL INSTITUTE THE HAGUE. (1850-1950) STATISTISCHES AMT  
 DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN. MÜNCHENER STATISTIK DEZ. 1958 (1950-1958)





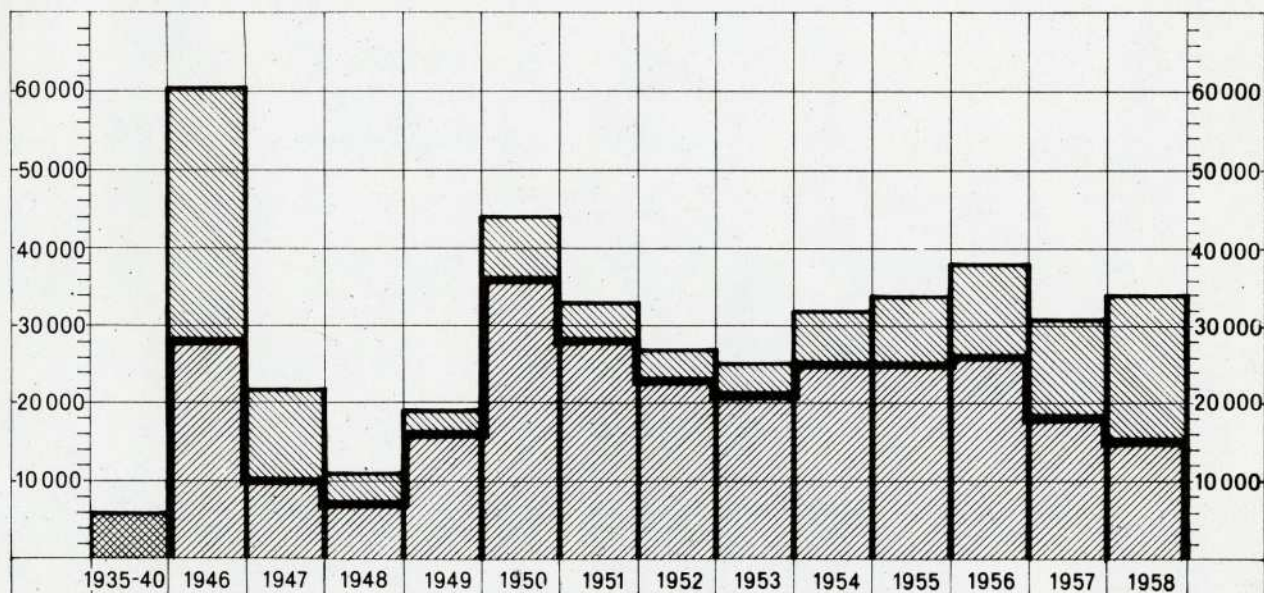
# DER ANTEIL DER STÄDTISCHEN BEVÖLKERUNG IN DEUTSCHLAND UND BAYERN. 1800 - 1956



QUELLE: STATISTISCHES AMT DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN UNTER VERWENDUNG STATISTISCHER JAHRBÜCHER FÜR DAS DEUTSCHE REICH, DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND BAYERN

## DER WANDERUNGSGEWINN MÜNCHENS

1946-1958



JAHRESMITTEL DES WANDERUNGSGEWINNS WÄHREND DER JAHRE 1935-40

HERKUNFT DES WANDERUNGSGEWINNS

AUSLAND- D. OSTGEBIETE S.B.Z.  
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

BAYERN

QUELLE: STATISTISCHES AMT DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN UNTER VERWENDUNG DER WANDERUNGSBILANZEN DER ENTSPRECHENDEN JAHRE



Diese Berechnung schließt

mit einer maximalen Annahme von 1.376.000 Einwohnern

und einer minimalen Annahme von 1.171.000 Einwohnern

G 5 ab. Auf Abb. G 5 wurden diese Zahlen dargestellt und darüber hinaus versucht, die Einwohnerzahlen für 1990 durch Extrapolation zu ermitteln.

Drei mögliche Kurvenrichtungen wurden verfolgt, A, B, C. Die Richtung A ergibt sich aus der vorherrschenden Tendenz des Bevölkerungsanstiegs seit 1946 und liefert folgende theoretische Zahlen für das Jahr 1975 1.380.000 und für das Jahr 1990 1.700.000.

Die Richtung B baut sich auf der geradlinigen Verbindung des Standes der Einwohnerzahl von 1958 und der maximalen Annahme des Statistischen Amts für 1975 auf und führt in ihrer Verlängerung auf einen theoretischen Stand von 1.600.000 Einwohnern für 1990.

Die Richtung C entsteht aus der abstrahierten Richtung des Bevölkerungsanstiegs von 1900 bis 1958. Die Verlängerung dieser Kurve erreicht im Jahre 1975 den Stand von 1.170.000 Einwohnern. Diese Zahl stimmt etwa mit der minimalen Annahme des Statistischen Amts überein (1.171.000). Für 1990 ergibt sich eine Einwohnerzahl von 1.300.000.

Zusammenfassend:

Richtung A	1975	1.380.000	1990	1.700.000
Richtung B	1975	1.376.000	1990	1.600.000
Richtung C	1975	1.171.000	1990	1.300.000

Das Mittel dieser Zahlen führt zu folgenden theoretischen Annahmen der Einwohnerzahl Münchens:

im Jahr 1975 1.300.000,

im Jahr 1990 1.500.000.

Diese Zahlen sind mit besonderer Vorsicht zu betrachten, denn die mannigfaltigen Kräfte, die das Wachstum einer Stadt begünstigen oder hemmen können, sind in ihrer Wirksamkeit für die Zukunft nicht abzuschätzen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß eine Strukturanalyse der Stadt München wertvolle Hinweise geben könnte. Eine solche ist auch als Grundlage für die weitere Planung unbedingt notwendig. In der schon zitierten Vorausberechnung des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt München wird ausgeführt, daß die Bevölkerungszunahme Münchens nur durch Wanderungsgewinne erreicht wird, während die natürliche Bevölkerungsbewegung (Geburt und Tod) für München ein Defizit erbringt.

München ist danach also auf Zuzug angewiesen, aber nicht nur um die Einwohnerzahl zu halten, sondern auch um die drohende Überalterung seiner Bevölkerung zu verhindern. Diese Gefahren für den sozialen Organismus sind aber nicht akut, denn es kann damit gerechnet werden, daß der Zuzug weit über das zur Erhaltung notwendige Maß hinaus anhalten wird. Die Folgen dieser Entwicklung sind abzuschätzen, es wird mehr und mehr Land für die Lebensfunktionen dieser Menschen benötigt. Dieser Bedarf wird sich ermitteln lassen, aber unter dem Druck des Bevölkerungsanstiegs wird sich der gesamte Stadtorganismus laufend verändern. Die Stadt wächst nicht nur nach außen und löst sich dabei an den Rändern auf, es treten auch Verlagerungserscheinungen und Übergangszonen im Innern der Stadt, vor allem im und um das Zentrum, auf. Dieser Druck ist eine große Gefahr für den Bestand eines stabilen Stadtorganismus und diese Gefahr ist akut.

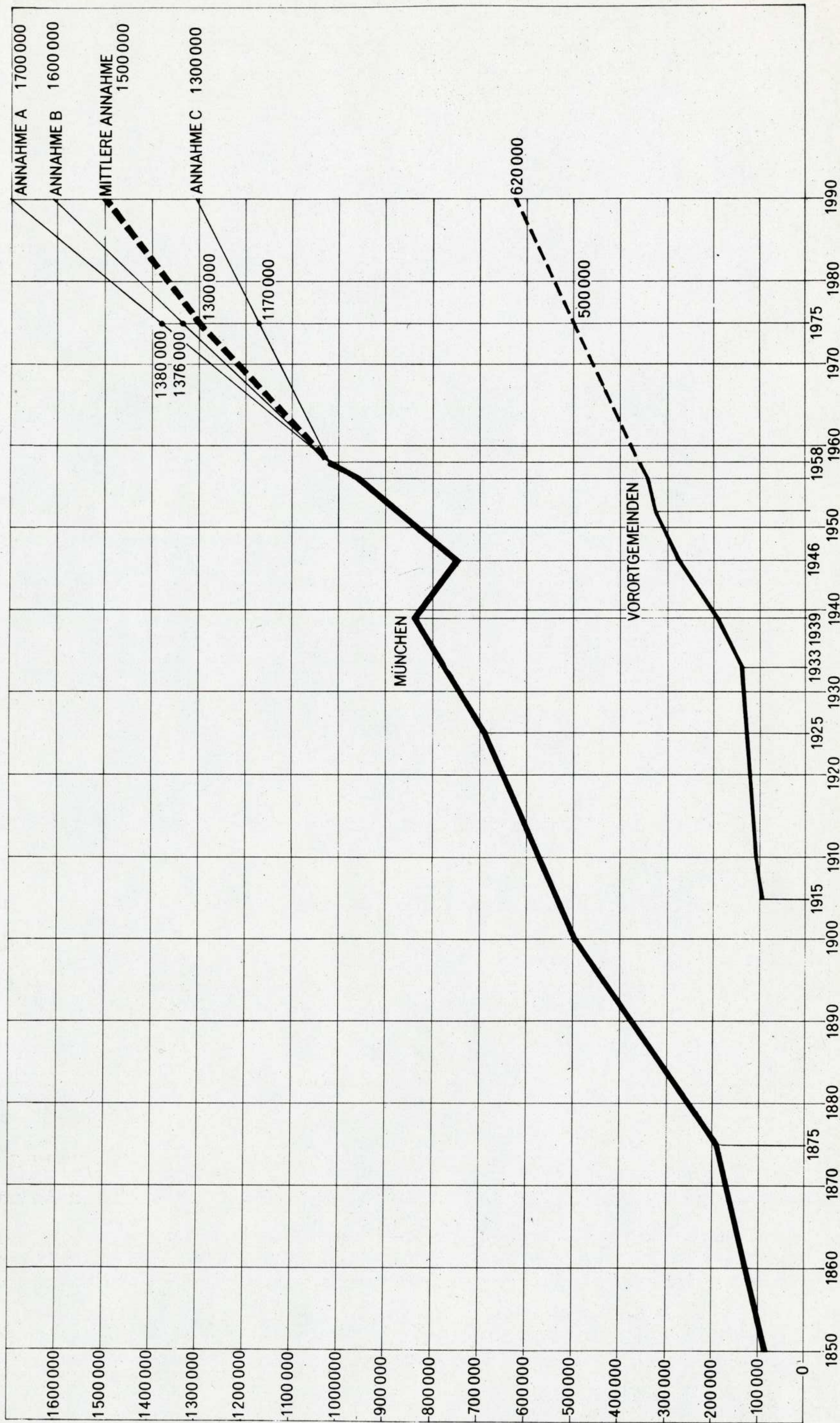
Eine Erscheinung im Münchner Großraum, die Pendlerbewegung, ist ein anderer sozialer Notstand, der sich unter dem Druck des Bevölkerungsanstieges noch weiter verschärfen wird. Mit der Zunahme dieser Pendlerbewegung, bei der sich die grundlegenden Lebensfunktionen Wohnen und Arbeiten zeitlich und räumlich beziehungslos abspielen, ist das Bestehen einer sozialen Gemeinschaft in Frage gestellt.

Das Bevölkerungsproblem Münchens ist also nicht allein durch Maßnahmen auf dem Stadtgebiet, das ja wie der Bestand und die Pendlerkarten zeigen, eine willkürliche Begrenzung darstellt, zu lösen.



MÜNCHEN UND VORORTGEMEINDEN

EINWOHNERZAHLEN





Das Problem muß unter Einschluß des Wirtschaftsraumes behandelt werden. Die Hauptschwierigkeit dabei ist die, die echten Grenzen dieses Großraumes zu finden. Es wäre aber auch nicht richtig, hier wieder Grenzpfähle zu setzen. Eine laufende und genaue Beobachtung der Tendenzentwicklung und laufende Maßnahmen wären hier die richtige Methode.

Durch Konsolidierung bestimmter Gebiete im Sinne einer aufgelockerten und gegliederten Stadtstruktur könnten Gemeinschaftsquartiere entstehen, die in guter Beziehung zu den Arbeits- und Erholungsgebieten liegen. Die Ansätze zu solchen Einheiten sind in geschichtlichen und natürlichen Gegebenheiten zu suchen und entsprechend auszubauen. Darüber hinaus neue Einheiten zu schaffen und ihre Größe zu bestimmen, ist eine verhältnismäßig leichte Aufgabe, gemessen an der Aufgabe der Entwirrung des Bestands. Diese Einheiten könnten Zentren aufnehmen, die über die rein örtliche Funktion hinaus, zentrale Funktionen wahrnehmen, um das Interesse des Einzelmenschen am gesamten Stadtorganismus zu wecken. Städtebauliche Planung ist Teil städtischer Selbstverwaltung.

### 3. Pendler

#### a) Grundsätzliches

Das Statistische Amt der Landeshauptstadt München unterscheidet zwischen Einpendlern, Auspendlern und innerstädtischen Pendlern. Die letzte Gruppe stellt den innerstädtischen Berufsverkehr dar und ist von den eigentlichen Pendlern deutlich zu trennen.

München, als Landeshauptstadt Bayerns, ist die Stadt mit der stärksten zentralen Funktion des gesamten bayerischen Raumes. Eine Übersicht über die Pendlerbewegung in ganz Bayern zeigt, daß zwar der Pendler-Haupteinflußbereich Münchens die größte Ausdehnung hat, die Pendlerdichte jedoch nicht diejenige des Nürnberger Raumes erreicht.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Deutscher Planungsatlas Land Bayern, herausgegeben von der Bayerischen Akademie für Raumforschung und Landesplanung. (in Vorbereitung).

Die Pendlerbewegungen im Raume Frankfurt, Darmstadt, Offenbach, Hanau, Wiesbaden, Mainz überwiegen bei weitem zahlenmäßig die Pendlerbewegung im Raume Münchens. Man darf deshalb das Pendlerproblem nicht von vornherein für so schwierig halten, als es momentan erscheint.

Das Einzugsgebiet erstreckt sich im Norden bis an die Donau, im Süden bis an den Alpenrand und im Osten bis an den Inn. In diesen 3 Richtungen wird es von indifferenten Räumen begrenzt, die den Münchener Einflußbereich von anschließenden Pendlergebieten trennen.

Im Westen sind Verzahnungen mit dem Augsburger und Kaufbeurer Einzugsgebiet festzustellen.

Die Pendlerdichte nimmt verständlicherweise von außen her in Richtung Stadtgebiet ständig zu. Diese konzentrische Zunahme des Berufsverkehrs greift auf das eigentliche Stadtgebiet über und erreicht in den sogenannten Zwischenbezirken eine absolute Höhe.

Das Hauptziel der Pendler ist das Stadtzentrum, von den Einpendlern haben 50 % ihre Arbeitsstätte in diesem Gebiet, von den innerstädtischen Pendlern 45 %.

Die weiteren Anziehungspunkte sind die ausgesprochenen Industrieballungen in Obersendling, Freimann und Allach - Karlsfeld.

#### b) Innerstädtischer Berufsverkehr

G 6 Der innerstädtische Berufsverkehr ist auf der Karte G 6 dargestellt. Die Punkte stellen die Wohnstandorte der Berufstätigen mit weitem Arbeitsweg dar, die Kreise die Hauptballungen der Arbeitsstätten, die Pfeile die Stärke und Richtung des Berufsverkehrs. Es läßt sich ablesen, daß das Stadtzentrum mit seiner Massierung der Arbeitsstätten die meisten Pendler anzieht.

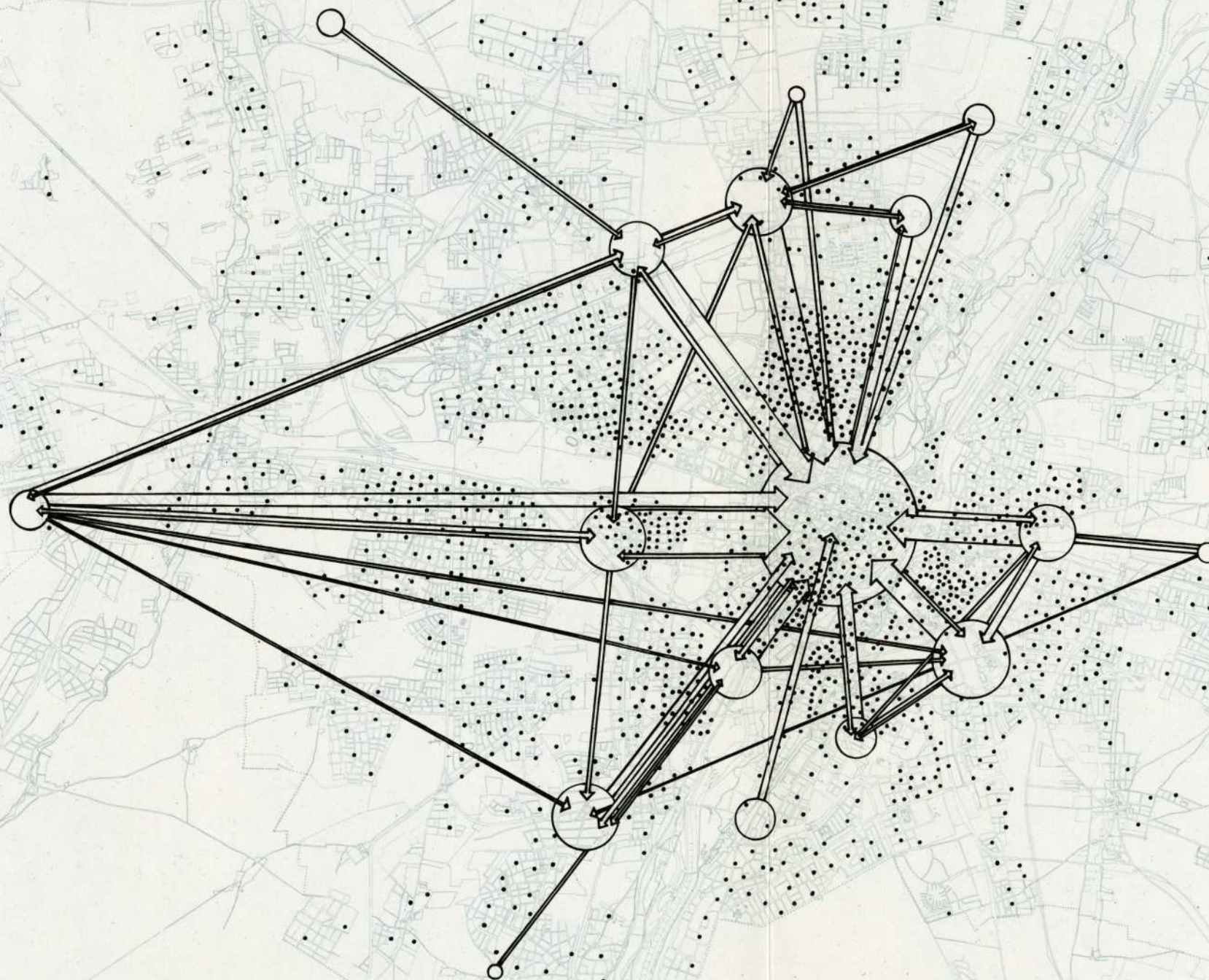
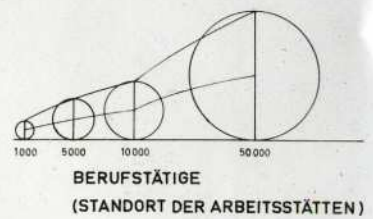
Die Hauptursprungsgebiete der Pendler sind die Zwischenbezirke zwischen Stadtzentrum und Randgebieten.



## INNERSTÄDTISCHER BERUFSVERKEHR

• 200 BERUFSTÄTIGE  
(STANDORT DER WOHNUNGEN)

— 1000 BERUFSTÄTIGE  
(HAUPTWANDERUNGSRICHTUNGEN)



ZUSAMMENFASSUNG MEHRERER STADT-  
BEZIRKE ZU GRUPPEN NACH ZÄHLUNG  
VOM 25. SEPT. 1956

QUELLE:  
MÜNCHENER STATISTIK APRILHEFT 1957  
HERAUSGEGEBEN VOM STATISTISCHEN AMT  
DER LANDESHAUPTSTADT





Es kommen an innerstädtischen Pendlern

aus dem Stadtzentrum	52. 500	Berufstätige
aus den Zwischenbezirken	196.000	"
aus den Randbezirken	74.500	"
<hr/>		
	323. 000	Berufstätige (1956)

Diese 323.000 am inner städtischen Berufsverkehr Beteiligten machen 2/3 aller Münchener Beschäftigten (480.000) aus.

Untersucht man den Anteil des Berufsverkehrs in den einzelnen Stadtbezirken, so ergibt sich folgendes Bild. Von der City, Allach - Karlsfeld und den anderen Arbeitsstättenballungen geht der geringste Berufsverkehr aus.

Im Angerviertel sind 27 % der Berufstätigen am Berufsverkehr beteiligt. In Allach sind es 35 %.

Ähnlich ist die Situation in den alten Ortszentren außerhalb des Stadtkerns, die ein selbständiges Wirtschaftsleben erhalten konnten.

Der Anteil der am Berufsverkehr beteiligten Berufstätigen beträgt:

in Altpasing	52, 0 %
in Kirchtrudering	53, 5 %
in Perlach	53, 9 %
in Lochhausen	58, 9 %

Fast gänzlich auf den Berufsverkehr angewiesen sind die Randbezirke.

Der Anteil beträgt:

in Waldperlach	93, 1 %
am Hart	91, 0 %
in Ludwigsfeld	90, 4 %

in Waldperlach	93, 1 %
am Hart	91, 0 %
in Ludwigsfeld	90, 4 %

Der innerstädtische Berufsverkehr ergab nach Entfernungen untersucht folgende Gliederung:

## Berufspendler nach der Länge des Arbeitsweges 1950

	im Zentrum	i. d. Zwi- schenbez.	i. d. Randbezirken	1950 insges.	1956 insges.
Anzahl der Pendler	43.260	163.230	53.114	259.604	322.553
davon pendeln auf kurze Entfernung:	13.681	43.004	9.813	66.498	76.536
%	31,6	26,4	18,5	25,6	23,7
auf mittlere Entfernung	15.167	42.678	8.844	66.689	82.711
%	35,1	26,1	16,7	25,7	25,7
auf weitere Entfernung	13.263	73.640	32.082	118.985	156.847
%	30,6	45,1	60,4	45,8	48,6
nach auswärts Zahl	1.149	3.908	2.375	7.432	6.456
%	2,7	2,4	4,4	2,9	2,0

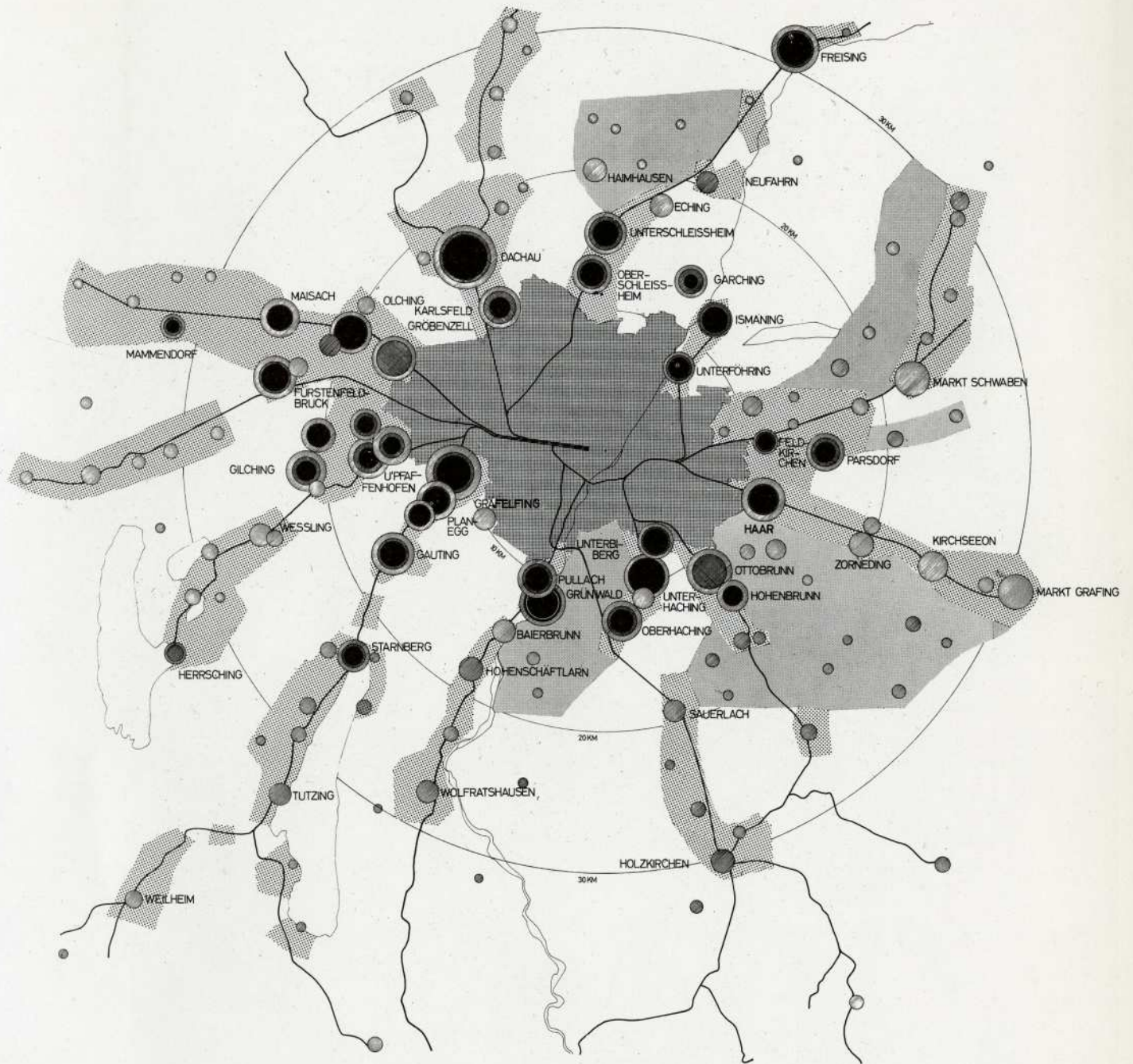
1/4 des Berufsverkehrs erfolgt zwischen zwei benachbarten Stadtbezirken,  
1/4 geht in die übernächsten Bezirke und 2/4 über zwei Bezirke hinaus,  
so daß die Hälfte der am innerstädtischen Berufsverkehr Beteiligten täglich einen  
Arbeitsweg von über 5 km zurücklegen müssen.

Als Verkehrsmittel werden vorwiegend Straßenbahn und städtische Omnibusse  
benutzt, seit den letzten Jahren auch zunehmend privateigene Fahrzeuge.

### c) Einpendler

G 7 Das Einpendlergebiet strahlt von der Burgfriedensgrenze sternförmig aus, wobei die  
Strahlen entlang der Eisenbahnlinie verlaufen. Dieses

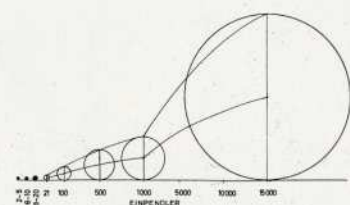




### EINPENDLER AUS DEM ÄUSSEREN WIRTSCHAFTSRAUM

EINPENDLERBEREICH EISENBAHN  
 EINPENDLERBEREICH STRASSE  
 EISENBAHN

ZÄHLUNG 1950  
 ZÄHLUNG 1955  
 ZÄHLUNG 1956





Gebiet erstreckt sich ca. 10 km nahtlos über die Stadtgrenze hinaus. Im Anschluß daran liegen die Pendlerbereiche jeweils in Abständen um die Bahnhöfe der größeren Ortschaften.

Neuerdings werden auch durch den verstärkten Straßenverkehr die Gebiete, die zwischen den Eisenbahnen liegen, als Pendlergebiete erschlossen, vor allem im Süden, Südosten und Nordosten der Stadt. Diese Pendler treten erst seit wenigen Jahren, infolge der stärkeren Motorisierung in Erscheinung.

Im Gegensatz zu dem innerstädtischen Berufsverkehr ist ein ständiges Zunehmen der Einpendlerzahlen festzustellen:

Entwicklung der Pendlerzahlen seit 1939

Jahr	Erwerbstätige	Innerstädt. Berufsverkehr	Auspendler	Einpendler
1939	432.000	301.500	1.800	43.700
1946	376.000	191.000	5.900	24.000
1950	427.000	252.000	7.400	43.000
1956	480.000	316.000	6.500	71.000
Zunahme von 1950 b. 1956 in %	+ 12. 5	+ 25	- 12	+ 65

Diese Zunahme war bis zum Jahre 1954 gering und steigt seitdem stark an. Die Ursache dafür liegt im zunehmenden Wohnungsmangel in der Innenstadt, andererseits aber auch in dem Bedürfnis vieler Menschen, außerhalb der dicht bebauten Stadtzone zu wohnen. Die vorliegenden statistischen Zahlen geben nur Auskunft über die Pendlerbewegung der Berufstätigen und Schüler. Nicht enthalten und nur sehr schwer erfaßbar sind die unregelmäßig auftretenden Pendler, die München wegen seiner zentralen Funktionen aufsuchen.

Quellen: Münchener Statistik (Gesammelte Zeitschrift) Jahrgang 1951

S. 119. "Der tägliche Zustrom nach den Arbeitsplätzen im Münchener Stadtkern"

S. 144 "Die sogenannten Pendelwanderungen der Berufstätigen in München" Jahrgang 1957

S. 83 "Die täglichen Arbeitswege der erwerbstätigen Münchener"

S. 103 "Rund 86. 000 Einpendler nach München"

München, eine Millionenstadt 1958 S. 118 ff.

Neues Buch, Statistisches Handbuch der Stadt München 1954, S. 68 ff.

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München.

## 5. Flächenvergleiche

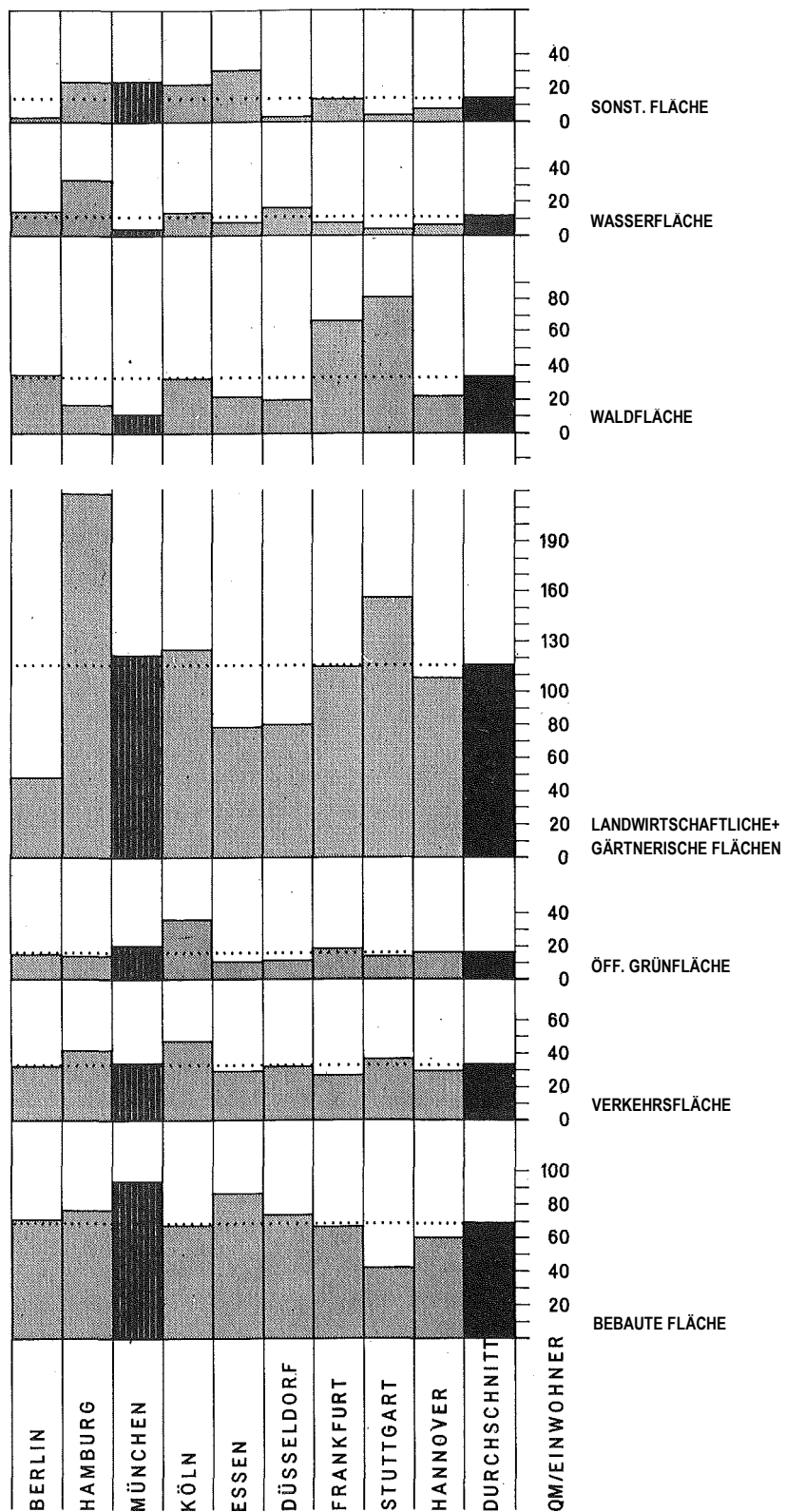
Für die Bemessung der Größenordnung der einzelnen Flächen einer Stadt gibt es Anhaltspunkte von Durchschnittswerten. In der Abb. G 8 sind die Flächen von zehn deutschen Großstädten untereinander verglichen und die Durchschnittswerte zum Ausdruck gebracht.

Die bebaute Fläche pro Einwohner ist in München größer als in allen Städten, die zum Vergleich herangezogen wurden. Dies kommt daher, daß in Münchens Außengebieten eine unverhältnismäßig lockere Bebauung durchgeführt wurde. Diese Tatsache gibt die Berechtigung, bei der Neubearbeitung des Flächennutzungsplanes und der Bauordnung wesentliche Aufzönungen in Erwägung zu ziehen.

Die Verkehrsfläche liegt in München im Durchschnitt, was aber nicht heißt, daß dem Verkehr dort wo es notwendig ist besonders viel Raum zur Verfügung steht. Diese Tatsache ist vielmehr damit zu erklären, daß die lockere Bebauung in den Außenquartieren einen verhältnismäßig großen Straßenanteil erfordert.

Die öffentlichen Grünflächen liegen ungefähr im Durchschnitt. Dies will besagen, daß bei einer weiteren Überbauung heute noch unbebauter Gebiete die öffentlichen Grünflächen entsprechend vermehrt werden müssen.

Die Waldfläche im Stadtgebiet Münchens ist im Vergleich zu anderen



## FLÄCHENVERGLEICH DEUTSCHER GROSSTÄDTE

QUELLE:  
 STATIST. JAHRBUCH DEUTSCHER GEMEINDEN  
 HERAUSGEGEBEN VOM DEUTSCHEN STÄDTETAG  
 JAHRGANG 1958/ SEITE 79      STAND 1958



deutschen Großstädten sehr gering. Man sollte sie daher auf jeden Fall schonen. Aus dieser Tabelle können keine schematischen Schlüsse gezogen werden. Es ist ganz offensichtlich, daß es im Städtebau und vor allem in der Ausweisung der Flächen nur Richtlinien, aber keine Zahlen und Formeln gibt. Jede Stadt ist verschieden, jede Stadt hat eine andere Lage und Umgebung, jede Stadt eine andere Atmosphäre und daher hat jede Stadt verschiedene Voraussetzungen für ihr Wachstum und ihren städtebaulichen Ausdruck. Es ist erforderlich, den Flächenbestand einer Stadt nicht nur nach den Flächeninhalten zu ermitteln und nach Formeln zu bemessen, sondern es geht darum, das Wesen und das Typische einer Stadt aus ihrer topographischen Lage und aus ihrer Baugeschichte heraus zu erkennen und weiter zu entwickeln,

## 6. Topographie

W 1 Das topographische Bild des Raumes um München ist durch den Lauf der Isar gekennzeichnet, die die bayerische Hochebene von SSW nach NNO durchfließt. Parallel begleiten die Isar im Westen die Würm und im Osten der kleinere Hachinger Bach, dessen Verlauf nicht so deutlich als Tal ausgeprägt ist, wie die beiden anderen Flüsse. Der Hachinger Bach versickert bei Berg am Laim in das Grundwasser.

Charakteristisch ist, daß sich die Täler der Isar und der Würm im Münchener Stadtgebiet von Süden her kommend trichterförmig nach Norden öffnen und so ein weites flaches Becken bilden, das für die städtebauliche Entwicklung Münchens günstige Voraussetzungen schafft.

Westlich der Isar werden durch zwei parallel zum Fluß verlaufende Geländebruchkanten im Innenstadtbereich drei Terrassen gebildet, von denen die mittlere und westliche verhältnismäßig eben sind.

Östlich der Isar ist das Gelände stärker und unregelmäßig bewegt.

Diese topographische Situation beeinflußt sehr wesentlich die Stadtstruktur.

## 7. Historische Entwicklung der Stadt

In der vor- und frühgeschichtlichen Zeit, auf die hier nicht näher eingegangen wird, erfolgte die Besiedelung des Münchener Raumes vorwiegend entlang dem Rand der Täler der Würm, der Isar und des Hachinger Baches.

Drei Römerstraßen sind im Bereich Münchens festgestellt. Eine in NS-Richtung entlang des Würmtales und zwei in OW-Richtung. Der Isarübergang der nördlichen Ost-West-Römerstraße lag bei Oberföhring an der Stelle, wo vermutlich auch die spätere Brücke der Handelsstraße lag, die dem Bischof von Freising gehörte und deren Zerstörung und Verlegung durch Heinrich den Löwen Anlaß zur Gründung der Stadt München war.

- W 2 Die Abbildung W 2 zeigt die Besiedelung des heutigen Münchener Stadtgebietes und der näheren Umgebung um ca. 1150. Man sieht daraus, daß die meisten der Münchener Vororte älter sind als die Stadt selbst.

1158 - 1230

Die oben erwähnte Gründung der Stadt durch Heinrich den Löwen erfolgte im Jahre 1158.

- W 3 Die älteste Ansiedlung im Raume der Altstadt lag um eine ringförmige Burganlage auf der mittleren westlichen Isarterrasse, an der geländebetonten Stelle des "Petersbergl", Die östliche Begrenzung des halbovalförmigen Burgfleckens war der natürliche Geländeabfall zur Isarniederung. Die von Osten her kommende Salzstraße führt jenseits der Isar in einer Mulde (Rosenheimer Berg) zur Brücke und von da in einem schmalen Geländeeinschnitt "Im Tal" in die ursprüngliche Stadt.

Die von Süden kommende Handelsstraße verläßt in Sendling die obere Terrasse und ging entlang der Bruchkante (Sendlinger Straße) am Vorplatz der heutigen Frauenkirche vorbei nach Norden. Erst nach der Stadtumwallung (1175/76) wurde diese Straße durch die Stadt geführt. Am Schnittpunkt dieser beiden Handelswege entstand das historische Zentrum der Stadt, der Marienplatz. So leiten sich Lage und Begrenzung des alten Stadtkernes von der Bodengestalt ab.

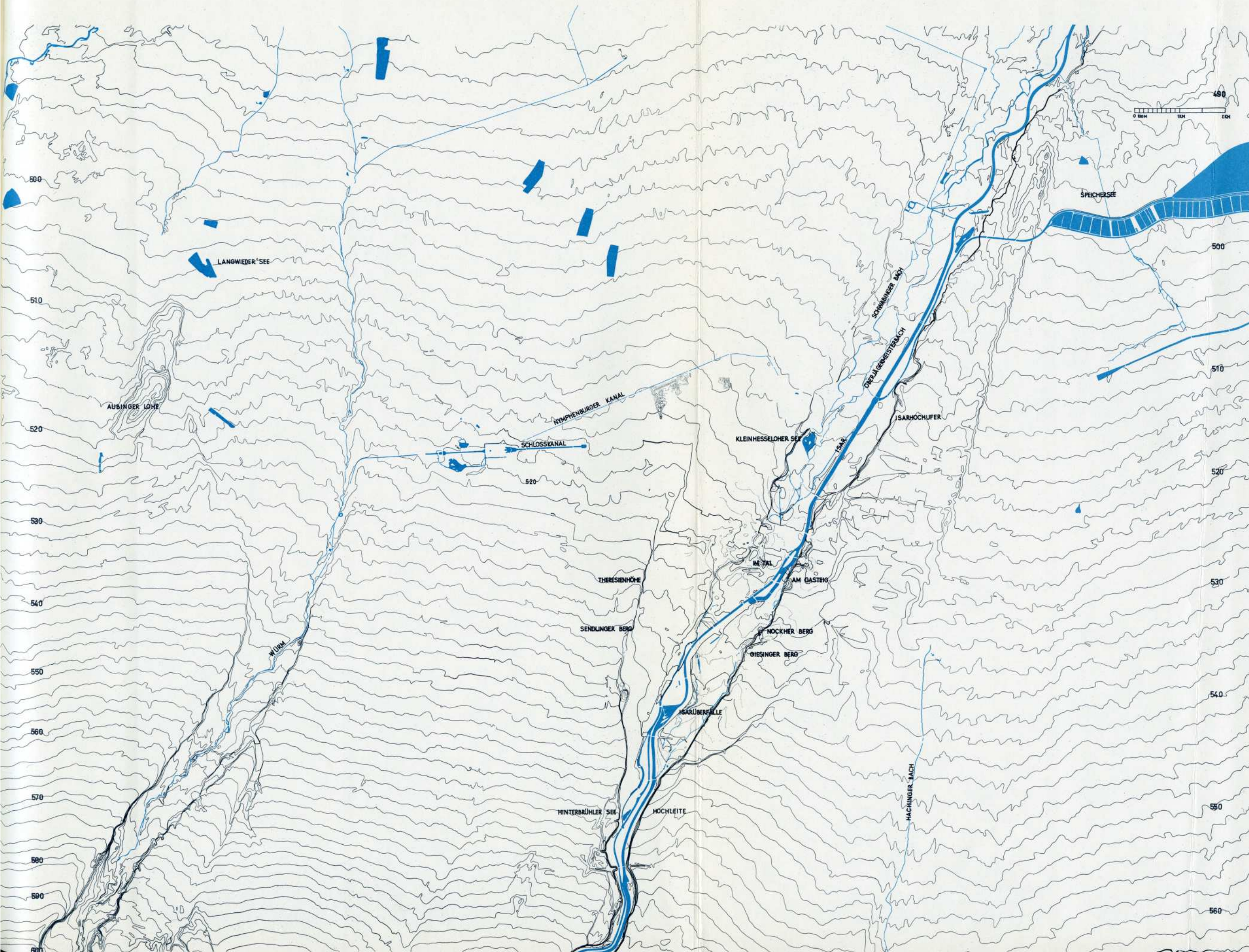
Anfang des 13. Jhdt. entstand die erste Stadtmauer mit vorerst 4 Tortürmen.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Oestreich Dieter. "Die Entstehung des Stadtgrundrisses von München und seine Entwicklung bis zur Mitte des 13. Jhdt. " Diss. TH München, 1949.



TOPOGRAPHISCHE KARTE  
M. 1:80 000





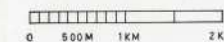






## RAUM MÜNCHEN UM 1150

M. 1:80 000



ÄLTERE NACHWEISBARE STRASSEN:

- RÖMERSTRASSEN MIT GELÄNDESPUREN
- - - RÖMERSTRASSEN OHNE GELÄNDESPUREN
- ..... VERMUTETE RÖMERSTRASSEN
- ... FREI ERGÄNZT



## QUELLEN.

- 1 WAGNER, FR., DENKMÄLER UND FUNDSTÄTTEN DER VORZEIT MÜNCHENS, MRSO. VON DER PRÄHISTORISCHEN STAATSSAMMLUNG MÜNCHEN, 1958,
- 2 MEGELE, MAX, BAUGESCHICHTLICHER ATLAS DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, IM SELBSTVERLAG DES VERF., 1951,
- 3 MEGELE, MAX, BAUGESCHICHTLICHER ATLAS DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, WESTL. VORORTE IM SELBSTVERLAG DES VERFASSERS, 1956,
- 4 PLAN DER "EINTEILUNG DES KÖNIGLICHEN LANDGERICHTES MÜNCHEN IN STEUERDISTRIKTE FÜR DAS GRUNDSTEUERKATASTER 1810"; AUS DEM BAYERISCHEN HAUPTSTAATSARCHIV MCHN.

FLUSSLÄUFE UND STRASSEN NACH 2,3,4.



1230 - 1290

Im 13. Jahrhundert erfolgte die erste Stadterweiterung auf einer im Osten vorgelagerten tieferliegenden Geländeerhebung ("Im Tal"), deren Begrenzung auch nicht zufällig entsteht, sondern, von der natürlichen Geländeform bestimmt wird. Die ursprüngliche Längsausdehnung der alten Stadt in Ost-West-Richtung mag wohl ihre Ursache in der ehemaligen Salzstraße haben, die in dieser Richtung verläuft und vermutlich eine größere Bedeutung als die Nord-Süd-Handelsstraße hatte.

1290 - 1327

Die günstige Lage ergab ein rasches Wachstum der Stadt, so daß schon nach wenigen Jahrzehnten eine bedeutende Vergrößerung notwendig wurde. Die eigenartige halbkreisförmige Stadterweiterung, die sich ab 1290 an den alten ovalen Stadtkern fügt, ist ebenfalls von der Bodengestalt her zu verstehen.

1327 - 1350

Um 1327 erfolgte dann die dritte Stadterweiterung im Tal, die der nach Osten hin vorspringenden Geländenase folgt. Am Ende zeigt das Altstadtbild die Verschmelzung des kleinen ovalförmigen Kernes mit einer größeren Halbkreisfläche um einen gemeinsamen Brennpunkt.

1350 - 1790

Die Größe der Stadt innerhalb der 4 Stadttore (Neuhauser- oder Karls-, Isar-, Sendlinger- und Schwabinger Tor) reichte mit einer Fläche von 91 ha bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts aus.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Statistisches Amt: München Landeshauptstadt Bayerns, eine Millionenstadt (1958) S. 3.

Nachdem die Stadtmauer den veränderten Anforderungen der Kriegsführung zu Beginn des 17. Jahrhunderts nicht mehr genügte, wurde die Stadt mit Wällen und Bastionen umgeben. Die Folge war eine intensive Verdichtung und Überbauung der Grundstücke.

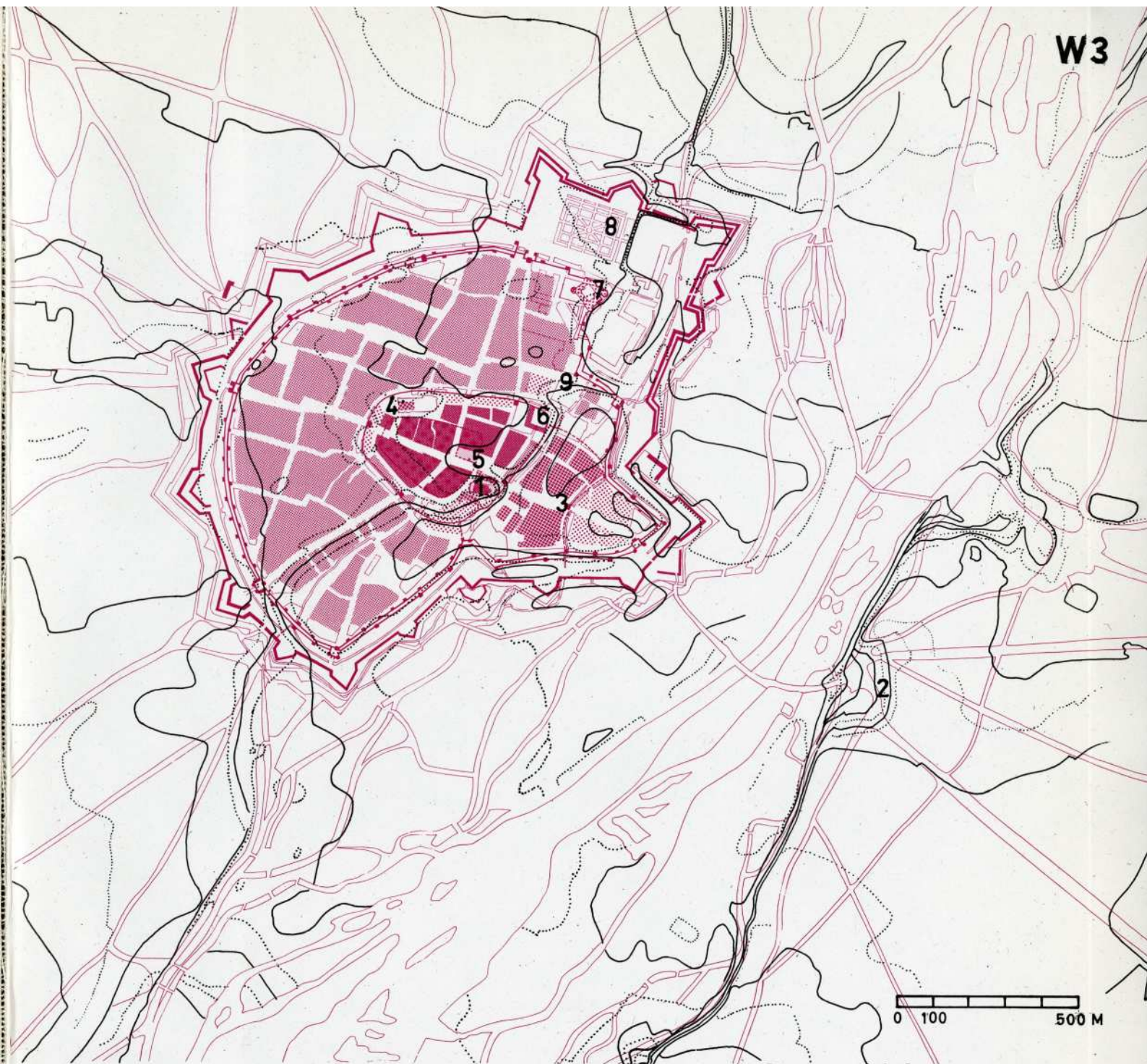
1790 - 1850

- W 4 Glücklicherweise hat die Stadt ihren Festungscharakter sehr früh verloren, so daß bereits um 1795 die Bautätigkeit außerhalb der alten Stadtmauern möglich wurde. Schon im 18. Jahrhundert befanden sich außerhalb der Stadt locker bebaute Gartengrundstücke und eine wilde, teils gewerbliche Bebauung an den Wasserläufen. Bedauerlich bleibt, daß der Festungswall nicht, wie in einigen anderen Städten, als Grünanlage freigehalten, sondern weitgehend überbaut wurde. Die planmäßige Bebauung begann mit dem halben Rondell am Karlsplatz im Westen und nördlich der Altstadt mit einer Bebauung am Schönfeld.

Den topographischen Verhältnissen entsprechend erfolgte nunmehr die vierte Stadterweiterung. Es entstand die "Maxvorstadt" im Nordwesten der Altstadt, auf der mittleren Terrasse, welche die Anlage eines weiträumigen Rechteckstraßensystems gestattete. Dieses reichte von der nach Schwabing führenden Fürstenstraße bis zur westlichen Geländebruchkante (Sandstraße) und von der ehemaligen Salzstraße (Arnulfstraße) nach Norden bis zur Theresienstraße. Kennzeichnend in diesem Gebiet ist das weitmaschige Straßennetz mit Gevierten von 232 x 198 m.

Großzügig wurde die städtebauliche Achse der Brienner Nymphenburger Straße angelegt, doch leider gelang es weder, diese erste Neustadt sinnfällig und gut an die Altstadt anzubinden, noch die weitere Entwicklung nach Westen in eine gute Beziehung zum Schloß Nymphenburg zu setzen..





## ENTWICKLUNG DER STADT VON 1158 BIS UM 1790.

M. 1:15 000.

1	PETERSBERGL (EHM. BURG)	1158-1175/76
2	ROSENHEIMER BERG	1176-1230
3	IM TAL	1230-1290
4	FRAUENPLATZ	1290-1327
5	MARIENPLATZ	1327-1350
6	FRONHOF (ALTER HOF)	NACH 1350
7	NEUVESTE	
8	HOFGARTEN	
9	MARSTALL (STAATL. MÜNZE)	

### QUELLEN,

PLAN DES TOBIAS VOLCKMER VON 1613.  
PLAN DER CHURFÜRSTLICHEN HAUPT- UND  
RESIDENZSTADT MÜNCHEN, 1795.  
PLAN DER HAUPT- UND RESIDENZSTADT  
MÜNCHEN 1806.  
KATASTERBLATT DES BAYER. LANDESVERMES-  
SUNGSAMTS, M. 1:5 000.  
OESTEREICH, DIETER, DIE ENTSTEHUNG DES  
STADTGRUNDRISSSES VON MÜN-  
CHEN UND SEINE ENTWICKLUNG  
BIS ZUR MITTE DES 13. JHDS.,  
DISS. TH. MÜNCHEN, 1949.  
SICKEL, FR., DIE WEHRBAUTEN MÜNCHENS  
IM M.A., DISS. TH. MÜNCHEN.  
BETZ, WALTHER, DIE WALLBEFESTIGUNG VON  
MÜNCHEN, DISS. TH. MCHN. 1951  
DEHIO-GALL, HANDBUCH DER DEUTSCHEN  
KUNSTDENKMÄLER, BD. OBERBAYERN  
MEGELE, MAX, BAUGESCHICHTLICHER ATLAS  
DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN  
IM SELBSTVERLAG DES VERF. 1951.





Noch vor der Stadterweiterung der "Maxvorstadt" begann eine Bebauung des ehem. Kapuzinergrabens im Bereich des heutigen Lenbach- und Maximiliansplatzes<sup>7</sup>. Diese Straßen- und Platzfolge konnte nicht mehr überzeugend in das Rechtecksystem der Maxvorstadt eingebunden werden. Hier tritt in der Entwicklung der Stadt der erste Strukturangel auf. Obwohl der Maximiliansplatz im heutigen Stadtbild ein hervorragendes Boulevardgebiet darstellt, erscheint seine städtebauliche Situation im Dreieck mit Barer- und Briennerstraße nicht gelöst.

Weiter liegt das starre Segment des alten Botanischen Gartens weder verbindend noch trennend zwischen der Altstadt und der Vorstadterweiterung. So großzügig und weiträumig die Maxvorstadt in ihrer Anlage ausgeführt wurde, so hemmend wirken sich die Mängel an den Nahtstellen zur Altstadt aus. Durch die Situation Maximiliansplatz - alter Botanischer Garten und Hauptbahnhofgelände wird der heutige starke Verkehr zwischen dem nördlichen und südlichen Neustadtbereich punktförmig auf den Karlsplatz konzentriert.

Auch zwischen der späteren südlichen Stadterweiterung, der Ludwigsvorstadt und der nördlichen Maxvorstadt wirkt der alte Botanische Garten wie ein Riegel. Das System des konzentrischen Anschlusses der Ludwigsvorstadt an die Altstadt gelang besser, als der eher tangentialer Anschluß der nördlichen Maxvorstadt.

Durch die Anlage der Eisenbahn wird die westliche Stadterweiterung einschneidend zerteilt und infolge der ursprünglichen bogenförmigen Abzweigungen in ihrer Ausdehnung behindert. Später wurden diese beiden Abzweige weiter hinausverlegt.

Auf die Stadterweiterung nach Westen erfolgte nun die vom Max-Josef-Platz ausgehende geordnete Stadterweiterung in östlicher Richtung. Bedauerlich bleibt, daß auch hier die Achse der Maximilianstraße stumpf auf das Straßensystem der Altstadt aufläuft.

---

<sup>7</sup> Wiedenhofer Joseph „Die bauliche Entwicklung Münchens vom Mittelalter bis in die neueste Zeit im Lichte der Wandlungen des Baupolizeirechts“ (1916) S. 33 und 34

1850 - 1880

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beginnt mit dem Aufschwung der Industrialisierung und des Verkehrswesens (Eisenbahn) eine rasche Bautätigkeit. Die Stadt wächst in allen Richtungen weiter, so daß jetzt die umliegenden älteren Ortschaften wie Schwabing, Bogenhausen, Haidhausen, Au, Ober- und Untergiesing, Mitter- und Untersendling, Friedenheim und Neuhausen mit der Stadt zusammenwachsen. Durch die Neuanlage des Ostbahnhofes, der mit dem Hauptbahnhof durch eine südliche Schleife verbunden wird, erfährt nun der Ostbereich der Stadt eine starke Entwicklung. Die Isarvorstadt wird im östlichen und südlichen Anschluß zwischen Altstadt und Isar angelegt.

1880 - 1900

Wenn bis dahin das Stadtbild in seiner Entwicklung noch überschaubar war und die Vororte sich noch markant absetzten, da die Bautätigkeit meist nur entlang der Ausfallstraßen erfolgte, so verschmelzen nun die Vororte mit der Stadt und untereinander ohne Trennung durch Frei- oder Grünflächen.

Ungehemmt entwickelt sich die Straßenstruktur nach Norden in Richtung Schwabing.

Die komplizierte Grundrißentwicklung des gesamten westlichen Stadtbereichs zwischen Nymphenburg und Maxvorstadt erschwert infolge der ständig wechselnden Strukturrichtung (Kasernen- und Schloßanlage) den Zusammenhang mit der Kernstadt.

Die Eisenbahnschleife als Verbindung der 3 Bahnhöfe hemmt auch im Südwesten die Weiterentwicklung. Städtebaulich ist die Anlage der Theresienwiese ungünstig, da sie quer zur Straßenstruktur liegt und sich heute verkehrstechnisch als Riegel auswirkt.

1900 - 1950

- W 5 Die Stadt bis Ende des 19. Jahrhunderts stellt etwa den heute geschlossenen innerstädtischen Bereich dar.



ENTWICKLUNG DER STADT VON  
DER ENTFESTIGUNG BIS 1908  
M. 1:30 000

100 0 500 1000 M

- ALTSTADT U. VORORTE  
BIS 1790
- NOCH VOR 1800
- 1800 - 1833
- 1833 - 1858
- 1858 - 1883
- 1883 - 1908

QUELLEN:

PLAN DER CHURFÜRSTLICHEN HAUPT- UND  
RESIDENZSTADT MÜNCHEN, 1795, AUS DEM  
BAYERISCHEN HAUPTSTAATSARCHIV MÜNCHEN.

DEHIO - GALL, HANDBUCH DER DEUTSCHEN  
KUNSTDENKMÄLER, BAND OBERBAYERN.

MEGELE, MAX, BAUGESCHICHTLICHER ATLAS  
DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, 1951,  
SELBSTVERLAG DES VERFASSERS.







ENTWICKLUNG DER STADT VON 1908-1960  
M 1:80 000

- BIS 1908  
▨ 1908 - 1920  
■ 1920 - 1940  
▨ 1940 - 1960

QUELLEN:

MEGELE MAX, BAUGESCHICHTLICHER ATLAS  
DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN,  
BAND 1951  
BAND WESTLICHE VORORTE DER  
STADT, 1956

KARTEN MÜNCHEN 1895  
M 1:25 000 U. 1:50 000  
BERICHTIGT 1915, NACHTRAG 1919







Ohne städtebauliche Ordnung erfolgt die letzte große Erweiterung. Die zu Beginn unseres Jahrhunderts angelegten neuen Siedlungsflächen liegen oft völlig ungeordnet in der Landschaft und meist da, wo zufällig Baugrund zu erwerben war. Erst in den letzten Jahren wurde der Versuch unternommen, die ungeordnete Stadtrandzone wieder zu gestalten.

Aus der historischen Entwicklung läßt sich folgern:

1. Starke Zerschneidung der westlichen Stadterweiterung durch die Anlage der Eisenbahn. Die Gleisanlagen zerschneiden die Stadt empfindlicher als die Isar.
2. Mangelnder Abstand zwischen Neustadterweiterungen und Altstadt. Es bleibt bedauerndswert, daß der ehemalige Festungswall weitgehend überbaut wurde.
3. Ungelöster städtebaulicher Anschluß an der Nahtstelle zwischen Altstadt und Erweiterung der Maxvorstadt. Die verriegelnde Lage des Hauptbahnhofes, des alten Botanischen Gartens und die Struktur des Straßensystems zwischen diesem und dem Maximiliansplatz bewirken die bedrohliche Verkehrskonzentration am Karlsplatz.
4. Die Querlage der Theresienwiese erschwert die Fortsetzung der radialen Straßenstruktur nach den Außengebieten.
5. Mangelnde Trennung der Vorortserweiterungen durch Grünstreifen.
6. Keine Zusammenfassung der Grünflächen zu einem Grünsystem.
7. Zersplitterung des Haupt-Industriegebietes im Norden der Stadt. Unerwünschte Vermischung mit Wohngebieten.
8. Ungünstige Lage des südlichen Industriegebietes in Sendling (Vorherrschende Hauptwindrichtung SW-NO).
9. Der geplante und teils schon angeschüttete Verschiebebahnhof im Norden läßt einen organischen Übergang von Stadt zur Landschaft nicht zu.
10. Starkes unwirtschaftliches Gefälle der Wohndichte vom Zentrum nach dem Stadtrand.

## 8. Wirtschaftsplan

W 6 Der am 30. Januar 1958 vom Stadtrat München genehmigte Wirtschaftsplan der Stadt ist nach dem Wohnsiedlungsgesetz von 1933 aufgestellt worden, das in Bayern noch in Kraft ist. Die meisten Länder der Bundesrepublik haben nach 1948 bis 1950 Aufbaugesetze erlassen und darin die weit zutreffendere Bezeichnung "Flächennutzungsplan" eingeführt. Mit einer Wirtschaftsplanung hat dieser Plan wenig gemein, er enthält vielmehr Aussagen über Begrenzung und Bestimmung der Flächen einer Stadt. Es geht jedoch nicht um die Benennung des Planes, sondern um die vielfältigen Aussagen, die von einem solchen Plan verlangt werden müssen.

Der Wirtschaftsplan der Stadt München gibt nur Aussage über folgende Flächen:

- a) Wohnflächen
- b) gemischte Flächen
- c) Gewerbeflächen
- d) Grünflächen
- e) Erwerbsgartenflächen
- f) Landwirtschaftliche Flächen
- g) Forstwirtschaftliche Flächen
- h) Verkehrsflächen unterschieden nach Bundesbahn und Hauptverkehrsstraßen
- i) Landschaftsschutzgebiete
- j) Wasserflächen

Dem Wohnsiedlungsgesetz entsprechend genügen diese Aussagen; jedoch werden sie bei weitem nicht den heutigen städtebaulichen Erkenntnissen gerecht. Es muß deshalb gefordert werden, daß eine weitgehende Differenzierung der Flächen vorgenommen wird; zudem sollte auch bei der Planung die Topographie der Stadt mit verarbeitet werden.

Wenn auch die Geländebewegung im Raume Münchens keine großen Höhenunterschiede aufweist, so sind doch charakteristische Geländebrüche vorhanden, deren Berücksichtigung in Verbindung mit einer Flächenaussage unbedingt erforderlich ist. Die geringen Anforderungen, die durch das Wohnsiedlungsgesetz an den Wirtschaftsplan gestellt werden, verleiten dazu, sich mit generellen Angaben zufriedenzugeben. Der Wirtschaftsplan der Stadt München enthält folgende Mängel:

1. Es ist schwer, aus dem Wirtschaftsplan eine grundlegende Idee für die Stadtentwicklung herauszulesen.
2. Die bebauten Flächen unterscheiden nur 3 Nutzungen
  - 2.1. gemischtes Baugebiet
  - 2.2. Wohngebiet
  - 2.3. Industriegebiet
3. Es wird nicht unterschieden zwischen vorhandener und geplanter Bebauung.
4. Der Wirtschaftsplan und die Staffelbauordnung weichen in wesentlichen Punkten vollkommen voneinander ab; dabei muß als selbstverständliche städtebauliche Forderung festgehalten werden, daß Flächennutzungspläne und Staffelbauordnungen (Zonenpläne) eine Einheit bilden. Die rechtsgültigen Staffeln verunmöglichen viele Absichten des Wirtschaftsplanes. Verschiedene Flächen in Pasing, Allach, Perlach, Unterföhring sind gleich ausgewiesen wie die Gebiete in der City.
5. Die Wohngebiete sind nicht differenziert. Der Plan müßte über verschiedene Nutzungsmöglichkeiten Auskunft geben. Es fehlen Angaben über Wohn- bzw. Bebauungsdichten (Beispiel: Die Staffeln 9 und 10 erscheinen auf dem Plan wie die Staffeln 1 und 2); die übrigen Wohngebiete sind gleich behandelt.
6. Baugebiete, die mit Staffeln belegt sind, werden im Wirtschaftsplan als Freiflächen ausgewiesen und umgekehrt. (Beispiel: Entlang einer Straße in Oberföhring und Johanneskirchen kann nach der Staffelbauordnung gebaut werden, während dies nach dem Wirtschaftsplan untersagt ist. Das gleiche gilt für die Gebiete südlich von Johanneskirchen.)

7. Starke Zersplitterung und willkürliche Form der Wohngebiete und Grünflächen. In den Randzonen ist die Öffnung der Stadt zur Landschaft wenig berücksichtigt.
8. Die Baugebiete sind nicht zu Nachbarschaften bzw. Wohnkomplexen zusammengefaßt.
9. Die Industrieflächen sind nicht genügend zusammengefaßt und liegen teilweise nicht sehr günstig zur Hauptwindrichtung.
10. In günstig gelegenen Industrieflächen entstehen Wohnbauten. Eine Mischung von Industrie- und Wohnbauten ist im Interesse der Industrie selbst und der Bevölkerung unerwünscht.
11. Die bestehende und genehmigte Verkehrsplanung ist im Wirtschaftsplan nicht genügend berücksichtigt worden.

Eine Beurteilung des Wirtschaftsplanes ist nicht möglich ohne Vergleich mit den Baustaffeln. Eine Gegenüberstellung von Wirtschaftsplan und Baustaffeln war erst möglich, nachdem die in einzelnen Plänen festgelegten Baustaffeln in einem Übersichtsplan als Flächen übersetzt und zusammengetragen waren. Hierbei kamen die oben aufgeführten Mängel zum Vorschein. Diese Mängel geben die zwingende Veranlassung, den Wirtschaftsplan (Flächennutzungsplan) gleichzeitig mit der Aufstellung einer neuen Bauordnung zu überarbeiten.

Es hat sich nach dem 2. Weltkrieg erwiesen, daß die alten Bauordnungen, wie sie in vielen Städten noch seit dem Ende des letzten Jahrhunderts gültig waren, den heutigen städtebaulichen Forderungen nicht mehr genügen.

In München ist heute noch die im Jahre 1904 eingeführte und weitgehend auf der Vorstellung geschlossener Straßenbilder aufbauende Staffelbauordnung gültig.

Viele Städte Westdeutschlands sind dazu übergegangen, ihre alten Bauordnungen durch neue zu ersetzen.



WIRTSCHAFTSPLAN 1958  
(MIT ÄNDERUNGEN BIS JAN. 1960)  
M 1:80 000

- 
- WOHNFLÄCHEN  
GEMISCHTE BAUFLÄCHEN  
ORTSKERNE BZW. LANDWIRTSCH.  
SIEDLUNGSFLÄCHE  
INDUSTRIE  
GEWERBE  
BUNDESBAHN  
FORSTW. GENUTZTE FLÄCHEN  
LANDW. GENUTZTE FLÄCHEN  
GÄRTNEREIEN  
GRÜNFLÄCHEN  
LANDSCHAFTSSCHUTZGEBIET  
GEWÄSSER





Die wesentlichsten Merkmale der neuen Bauordnungen sind die nach städtebaulichen Gesichtspunkten vorgenommene Gliederung der Stadtflächen und bindende Angaben über die bauliche Nutzung. Indexzahlen geben dabei die Ausnutzungsmöglichkeiten an und bezeichnen das Verhältnis zwischen der Summe aller Bruttogeschloßflächen zur Eigentumsfläche. Es ist nicht möglich, nur mit Indexzahlen allein auszukommen.

Ergänzende Vorschriften über Grenz-, Gebäudeabstände und Gebäudehöhen sind nicht zu umgehen, weil Indexzahlen bei kleinen Grundstücken nicht anwendbar sind. Die vorteilhafte Auswirkung von Indexzahlen (Ausnutzungskoeffizienten) wird erst bei Grundstücken erreicht, die größer sind als etwa ein Hektar.

Die Planung von Wohnflächen hängt eng mit der Planung von Grünflächen zusammen. Grünflächen geben die Möglichkeit Wohnkomplexe zu umrahmen und als solche zum Ausdruck zu bringen. Zwischen den einzelnen Grünflächen ist in Zukunft ein systematischer Zusammenhang anzustreben. Ferner ist anzustreben, daß im Laufe der weiteren Bearbeitung alle im Wirtschaftsplan ausgewiesenen Flächen durch die Festlegung von Baufluchten verbindlich werden (Durchführungspläne).

Die Anträge von Privaten, die das Gesamtinteresse der Stadt nicht überblicken können, erübrigen sich.

Diese Ausführungen über den Wirtschaftsplan werden ergänzt durch Erörterungen in anderen Abschnitten, insbesondere im Abschnitt über die Baustaffeln.

## 9. Bestandskarte der Flächennutzung

W 7 Voraussetzung für eine Stellungnahme und Beurteilung des Wirtschaftsplanes der Stadt München war die exakte Aufstellung einer Bestandskarte der jetzigen Flächennutzung, die im Maßstab 1 : 10.000 neu erarbeitet wurde. Das vorhandene Kartenmaterial ist dabei, soweit es in der kurzen Zeit überhaupt möglich war, auf den neuesten Stand ergänzt worden. Folgende Flächen wurden in verschiedener Darstellung kartiert;



Öffentliche Gebäude  
Geschäftsgebiet  
Verwaltung  
Kultur  
Altstadtwohngebiet  
innerstädtisches Wohngebiet (gemischtes Gebiet)  
Wohngebiet A (teilweise gemischt)  
Wohngebiet B (Außengebiet - reines Wohngebiet)  
Wohnbebauung im ausgewiesenen Industriegebiet  
störende Industrie  
nicht störende Industrie  
Gewerbegebiet  
Eisenbahn  
Wald  
Öffentliche Grünflächen  
private und verbindende Grünflächen  
Wiesen  
Wasserflächen  
Überschwemmungsgebiet  
Quellgebiet  
Landschaftsschutzgebiet  
Kleingärten  
Dauerkleingärten  
Gärtnereien  
Friedhöfe  
Sportplätze  
Bäder (Hallenbad)  
Camping  
Erholungszentren  
Volksschulen  
Oberschulen  
Mittelschulen  
Berufs- und Fachschulen  
Technische Hochschule

Universität  
Akademie  
Krankenhäuser  
Erholungsheime  
Altersheime  
Waisenhaus usw.

Als Ergebnis zeigt sich durch diese detaillierte Unterscheidung gegenüber dem Wirtschaftsplan ein völlig anderes Bild, das die tatsächliche Gestalt der Stadt auf den ersten Blick erkennen läßt und eine künftige Planung erleichtert.

Zu den einzelnen Flächen ist folgendes zu sagen:

Auffallend ist die heutige Gestalt des Zentrums, die weder aus dem Wirtschaftsplan noch in irgend einem anderen der bisherigen Nebenpläne zum Wirtschaftsplan so deutlich und typisch zum Ausdruck gebracht wurde. Die Tatsache, daß die City Münchens die historischen Altstadtgrenzen durchbrochen und sich nach Westen zum Hauptbahnhof und nach Norden entlang der Ludwigstraße ausgedehnt hat, ist zwar bekannt, dennoch ist die Planung der Stadt kaum auf diesen Bestand eingegangen. Der bisher in der Münchner Planung unumstrittene Altstadtring, der ausnahmslos aus den historischen Wachstumsgrenzen entwickelt ist, bedarf daher einer genauen Überprüfung.

a) City

- W 8 Die Untersuchung und Kartierung der verschiedenen Nutzungsarten der Gebäude in der Innenstadt ergibt eine auffallende Zusammenfassung der einzelnen Funktionsbereiche, Das Hauptgeschäftsgebiet erstreckt sich in einem Streifen vom Bahnhof entlang der Schützenstraße über Karlsplatz, Neuhauserstraße, Kaufingerstraße bis zum Marienplatz und dazu senkrecht nach Norden vom Marienplatz bis zum Odeonsplatz. Die übrigen Geschäftsgebiete schließen sich überwiegend im Norden und Westen an dieses zentrale Kaufgebiet an. In diesem Gebiete läßt sich eine günstige Zusammenfassung in einzelne zentrale Funktionsbereiche feststellen, wodurch Anhaltspunkte für eine weitere Planung gegeben sind.

So liegt z.B. zwischen Theresienstraße und Maximiliansplatz ein ausgesprochenes Bankenviertel (11), nördlich davon haben nach dem Kriege eine Reihe von Versicherungen (12) und zwischen Wittelsbacher Platz und Oskar-von-Miller-Ring private Verwaltungen (13) ihren Standort gefunden.

Unmittelbar nördlich und südlich des Bahnhofs liegen Hotels (14) und Pensionen (15) und im Bereich zwischen Schwanthaler- und Landwehrstraße hat ein ausgesprochen konzentriertes Großhandelsgebiet (16) seinen Standort.

Zwischen Lenbachplatz, Maximiliansplatz, Wittelsbacherplatz und Hofgarten liegt neben Maximilianstraße und Leopoldstraße das wichtigste Boulevardgebiet der Stadt. Ein Abklingen der Geschäftsgebiete erfolgt längs der Sendlingerstraße, Lindwurmstraße nach Südwesten und längs dem Tal nach Osten. Unmittelbar an diese Geschäftsgebiete schließen im Norden zusammenhängende Kulturgebiete an. Residenz mit Theatern, Universität und Akademie an der Ludwigstraße, Museen und Technische Hochschule um den Königsplatz. Im südlichen Anschluß an die City liegen die Universitätskliniken. Abgesetzt vom Stadtkern liegen die Museen an der Prinzregentenstraße, die Museumsinsel und der Ausstellungspark auf der Theresienhöhe.

Während diese Bereiche in annähernd geschlossenen Gebieten liegen, sind die Standorte der städt. Verwaltung, der Regierung von Oberbayern, der Landesregierung, der Bundesregierung und der Presse über die ganze City gestreut.

Noch zur City gehörend kann man das Gebiet zwischen Goethestraße - Bavariaring und zwischen Landwehr- und Mozartstraße bezeichnen. Dieser Bereich, früher ein ausgesprochenes Villenwohngebiet, wird heute vorwiegend von Büros beansprucht.

Diese Feststellung der an und für sich günstigen Ordnung und Gliederung der Münchner City gibt Veranlassung, die Verkehrsplanung der Innenstadt weitgehend auf diese Gliederung zu beziehen.

#### b) Bezirks- und Quartierzentren

W 7 Auffallend ist in München die starke Konzentration und Komprimierung der Geschäfte und öffentlichen Einrichtungen in der City, während in den Außengebieten die Geschäftskerne nur in kleinen Anfängen stecken, wie z. B. für die einzelnen Wohnbezirke die viel zu kleinen Geschäftsgebiete am Max-Weber-Platz, am Ostbahnhof, in der Tegernseer-Landstraße, am Autharipplatz in Harlaching, in der Baumkirchnerstraße in Berg am Laim, am Karl-Preis-Platz, an der Kreuzung Implert-Brudermühlstraße, am Harras, in der Boschetsriederstraße, in Sendling, am Waldfriedhof, an der Agnes-Bernauer-/Fürstenrieder Straße in Laim, im alten Kern von Pasing, am Rotkreuzplatz und Romanplatz, in Nymphenburg, in der Hohenzollernstraße, am Elisabethplatz und an der Münchner Freiheit.

Durch die Kartierung von Schulgebäuden, Sportflächen und Geschäftsgebieten treten Ansätze zum Ausbau von Nebenkernen und Bezirkszentren in Erscheinung.

#### c) Industrie und Gewerbe

Da im Wirtschaftsplan eine ungenügende Aussage über die Industrie- und Gewerbeflächen gemacht ist, wurden in der neuen Bestandsaufnahme die wesentlichen Gewerbegebiete, die als Flächen in Erscheinung treten, kartiert und bei der Industrie eine Unterscheidung in störende und nichtstörende Industrie vorgenommen.

#### d) Wohnen

Die Wohngebiete wurden differenziert in:

Altstadtwohngebiet

Innerstädtisches Wohngebiet

Wohngebiet A (teilweise gemischtes Gebiet)

Wohngebiet B (reines Wohngebiet).

Die Trennung zwischen dem innerstädtischen Wohngebiet und dem Wohngebiet A wurde in einer Grenze gefunden, die etwa am Rand der geschlossenen Gründerzeit-Bebauung liegt.

Diese weitgehende Unterscheidung der Wohngebiete nach ihrem baulichen Charakter deutet bereits in der Bestandskarte eine Gliederung an, die dem Wachstum und der tatsächlichen Struktur der Stadt München entspricht. In den Außengebieten erleichtert diese Methode der Kartierung ebenfalls eine spätere Gliederung. Die alten Ortskerne mit zumeist noch landwirtschaftlich genutzten Gebäuden wurden besonders gekennzeichnet. Die Kernbildungen kommen durch die Kartierung der Schulen, Krankenhäuser, Sportanlagen, Verwaltungs- und öffentlichen Gebäude besonders deutlich zum Ausdruck.

#### e) Freiflächen

Bei den Grünflächen wurde besonderer Wert auf die Darstellung ihrer Nutzung gelegt, wie zum Beispiel Parkanlagen, Wiesen, Kleingärten und Dauerkleingärten, Friedhöfe, Gärtnereien, Waldflächen. Auch private Grünflächen, soweit sie als Grünwert in Erscheinung treten, wurden gekennzeichnet.

#### f) Sonstige Flächen

Enthalten sind in der Bestandskarte alle landwirtschaftlich genutzten Flächen, Landschaftsschutzgebiete und Quellschutz- bzw, Wassergewinnungsgebiete und Überschwemmungsgebiete, ferner Sonderflächen wie z.B. Kasernen.

Um bei dieser differenzierten Darstellung aller Flächen noch die Übersichtlichkeit zu wahren, sind bei den Verkehrsflächen nur die Flugplätze, Autobahnen und Eisenbahnflächen signiert.

Diese neu erarbeitete Bestandskarte wirft durch ihre Darstellungsweise deutlich alle städtebaulichen Probleme der Stadt München auf.

Sie werden nachfolgend in den einzelnen Funktionen und Abschnitten

1. Wohnen
2. Arbeiten
3. Kultur - Erholung - Freiflächen
4. Staffelbauordnung

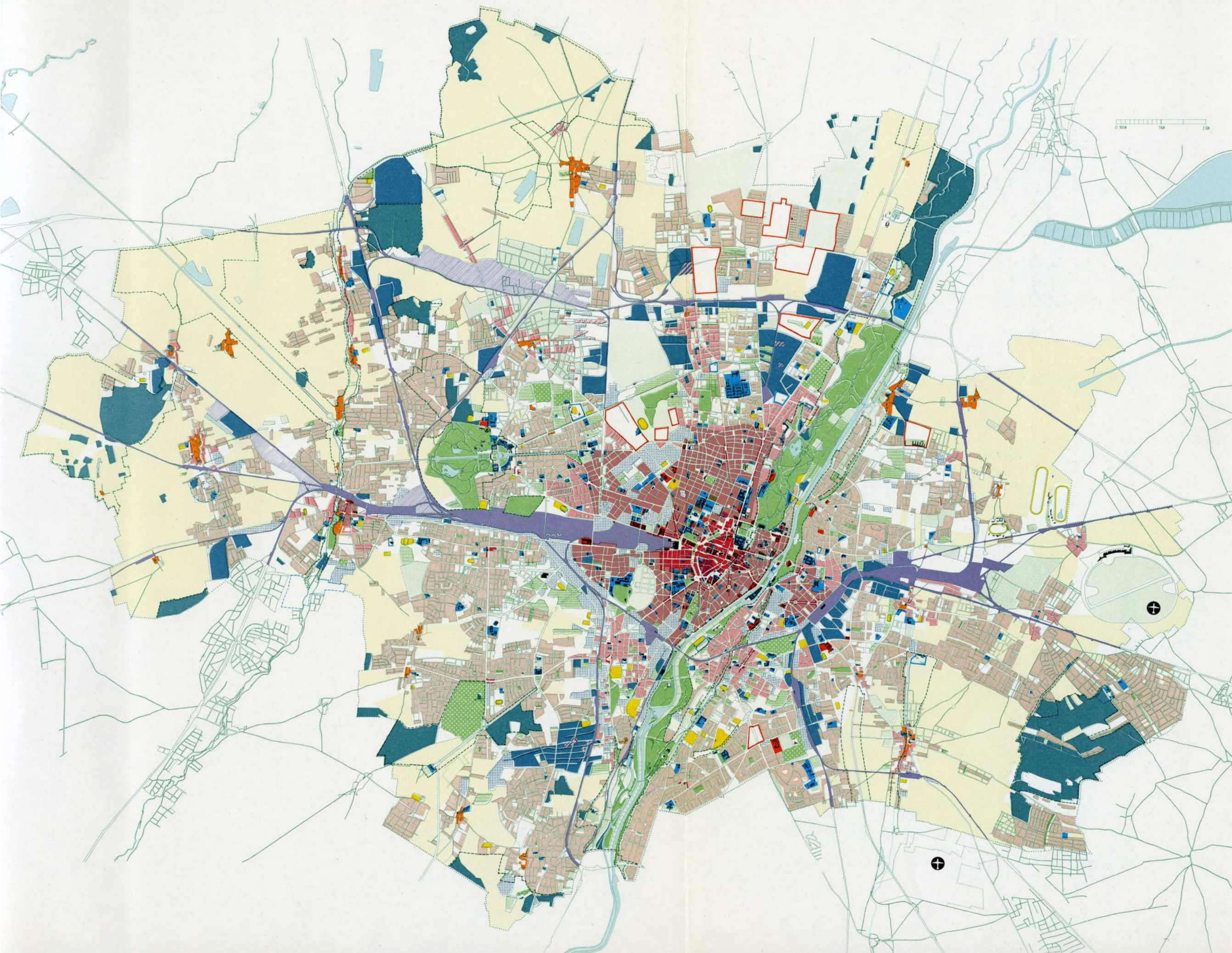
behandelt.



KARTE DER FLÄCHENNUTZUNG  
M 1:80 000

- ÖFFENTLICHE GEBÄUDE
- GESCHÄFTSGEBIET
- KULTUR
- VERWALTUNG
- ALTSTADT-WOHNGEBIET (GEMISCHT)
- INNERSTADT-WOHNGEB. (TEILW.GEM)
- WOHNGBIET A (TEILW.GEM)
- WOHNGBIET B (REINES WOHNGB.)
- GEWERBE
- INDUSTRIE
- WOHNBEBAUUNG IN AUSGEWIESENEM INDUSTRIEGEBIET
- ORTSKERN BZW. LANDWIRTSCHAFTL. SIEDLUNGSFLÄCHE
- LANDW. GENUTZTE FLÄCHEN
- WALD
- ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHEN
- PRIVATES GRÜN
- WIESEN
- KLEINGÄRTEN
- DAUER - KLEINGÄRTEN
- GÄRTNEREIEIN
- FRIEDHÖFE
- WASSERFLÄCHEN
- LANDSCHAFTSSCHUTZGEBIET
- QUELLSCHUTZGEBIET
- ÜBERSCHWEMMUNGSGEBIET
- SONDERFLÄCHEN
- SPORTPLÄTZE
- BÄDER
- EISENBAHN
- ⊕ FLUGPLATZ

STAND: DEZ. 1959









## CITY

<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen; border:1px solid black;"></span>	ZENTRALES GESCHÄFTSGEBIET
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:brown; border:1px solid black;"></span>	GESCHÄFTSGEBIET
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:darkgreen; border:1px solid black;"></span>	KULTUR
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:yellow; border:1px solid black;"></span>	VERWALTUNG, POST, PRESSE
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px); border:1px solid black;"></span>	BÜROGEBIET

1	STADTVERWALTUNG	14	HOTELS
2	REGIERUNG V. OBERBAYERN	15	PENSIONEN
3	LANDESREGIERUNG	16	GROSSHANDEL
4	BUNDESVERWALTUNG	17	UNIVERSITÄT
5	POST	18	TECHNISCHE HOCHSCHULE
6	BUNDESBAHN	19	AKADEMIE
7	PRESSE	20	UNIVERSITÄTSKLINIKEN
8	ZENTRALES GESCHÄFTSGEB.	21	MUSEEN
9	GESCHÄFTSGEBIET	22	THEATER
10	BOULEVARDGEBIET	23	RUNDFUNK
11	BANKEN	24	AUSSTELLUNG
12	VERSICHERUNGEN	25	CIRCUS
13	PRIVATE VERWALTUNG	26	KIRCHLICHE VERWALTUNG



## C FUNKTIONEN UND BAULICHE STRUKTUR

### 1. W o h n e n

- W 9 Die wichtigste Grundlage für die Beurteilung aller Fragen, die mit dem "Wohnen" in der Stadt zusammenhängen, bilden eine Bestandsaufnahme aller derzeitigen mit Wohnungen bebauten Flächen und eine mit dieser Bestandsaufnahme zur Deckung gebrachten Punktkarte der Verteilung der Wohnbevölkerung im gesamten Stadtgebiet.

Die Punktkarte wurde nach den Unterlagen des Statistischen Amtes der Stadt auf den letztmöglichen Stand (31. März 1958) gebracht. Zwischen der effektiven Einwohnerzahl und der Punktkarte besteht eine Differenz von ca. 5 %.

Auffällig ist in München der starke Gegensatz zwischen dichter Bebauung in der Innenstadt und geringer Wohndichte in allen Außengebieten.

Die größte Siedlungsdichte weisen heute Schwabing im Norden, Westend im Westen, die Isarvorstadt im Süden und das Gebiet um den Ostbahnhof und Au im Osten der Innenstadt auf. Die durchschnittliche Brutto-Siedlungsdichte beträgt in diesen Gebieten 365 EW/ha, während in den Außengebieten nur eine durchschnittliche Brutto-Siedlungsdichte von 92 Einwohnern auf 1 ha kommt.

Die Dichtezahlen in der Innenstadt können im Verhältnis zu anderen Großstädten immerhin als erträglich, die sehr lockere Bauweise in den Außengebieten hingegen als unwirtschaftlich bezeichnet werden.

Die Zerstörungen des letzten Krieges haben im Altstadtkern im Hinblick auf das Wohnen einen Strukturwandel ergeben. Während vor der Zerstörung der Stadt die Altstadt eine Brutto-Dichte von 217, 5 Einwohnern pro ha hatte, beträgt diese heute durchschnittlich nur noch 110 Einwohner pro ha. (Nur 51 % des Vorkriegsstandes). Dabei ist innerhalb der City die Verteilung der Wohnbevölkerung wiederum sehr unterschiedlich.

Gering besiedelt ist das Bankengebiet zwischen Theresienstraße und Maximiliansplatz und das Geschäftsgebiet an der Neuhauser- und Kaufingerstraße mit durchschnittlich ca. 90 Einwohnern pro ha; stärker besiedelt dagegen das Altstadtwohngebiet zwischen Sendlinger Straße, Herzog-Wilhelm-Straße und Färbergraben mit 289 Einwohnern pro ha



und das östliche Altstadtgebiet im Tal mit 700 Einwohnern pro ha. (Alle Werte sind bei diesem generellen Vergleich Brutto-Siedlungsdichtezahlen.)

Die heute verhältnismäßig geringe Siedlungsdichte in der City kommt den modernen Auffassungen entgegen. Erstrebenswert wäre sogar ein reines Geschäftsgebiet nur mit Wohnungen für die Wartung.

Die Situation kann in München wiederum im Vergleich zu anderen Großstädten immerhin noch günstig bezeichnet werden, wenn auch im Großhandelsgebiet an der Schwanthaler- und Landwehrstraße eine unerwünschte Vereinigung von geschäftlichen Räumen mit Wohnungen festzustellen ist (Brutto-Siedlungsdichte 280 EW/ha). An vielen Orten werden heute noch innerstädtische Geschäftsgebäude finanziell dadurch gefördert, indem geschäftlich genutzte Erdgeschosse und Wohngeschosse gemischt werden.

In den Außengebieten hingegen zeigt sich nirgends eine Verdichtung der Wohnbebauung zu Außenkernen. Diese Tatsache ist sowohl im Hinblick auf das Wohnen, das Arbeiten und den Verkehr ein Charakteristikum der Stadt München. Ein gewisser Ausgleich wäre für die Planung der Zukunft notwendig, d. h. eine Verminderung der Siedlungsdichte in der Innenstadt, dafür aber eine Aufzonung in den Außengebieten. Die gleiche Erkenntnis ergibt das Studium der bestehenden Staffelbauordnung.

Fehler im Städtebau treten heute in den Bereichen des Verkehrs am augenfälligsten in Erscheinung. In den anderen städtebaulichen Funktionsgebieten, im Wohnen, in der Industrie oder in der Grünplanung, werden sie heute von der Allgemeinheit nur wenig bemerkt.

Der große Mangel an Wohnungen (in München 80.000 Wohnungssuchende) bringt die Gefahr mit sich, daß heute Gebiete mit Wohnungen bebaut werden, die aus der Struktur heraus zwingend unbebaut bleiben müßten. Nur durch eine bewußte Bodenpolitik wird es möglich sein,

eine städtebaulich tragbare Gliederung der neuen Wohngebiete zu erzielen und zwischen den einzelnen Wohngebieten die nötigen Freizonen anzulegen. Eine wohl überlegte städtebauliche Gliederung ist mindestens von derselben Bedeutung wie die Lösung der Verkehrsprobleme.

- W 9 Diese Betrachtungsweise beruht nicht auf Übertreibungen, wie die Bestandskarte über die Wohngebiete deutlich nachweist. In dieser Karte ist bereits durch die Bildung von Nachbarschaftseinheiten von 5.000 bis 8.000 EW eine weitgehende Tendenz zu einer Ordnung und Gliederung der Stadt vorgenommen worden.

Vor allem muß das Fehlen einer überschaubaren Gliederung der Stadt im Wirtschaftsplan als Mangel festgestellt werden. Es wurde versucht, und dieser Versuch sollte noch weiter gefördert werden, durch die Ausweisung von Nachbarschaftseinheiten nach der vorhandenen Dichte der Einwohner und aus der zwingenden Grundrißstruktur heraus Gliederung und Ordnung in den Stadtorganismus einzubauen. Die Karte der Wohngebiete zeigt, daß in der eng bebauten Innenstadt sehr unterschiedliche Wohndichten bestehen. Eine dringende Forderung auf dem Gebiete des Wohnens ist die Zusammenfassung bzw. Trennung aller Wohngebiete zu Wohnkomplexen, die mit den nötigen Versorgungseinrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Einkaufszentren, Sport- und Erholungsgebieten usw. versehen werden.

Ein guter Ansatz zur Bildung von Bezirkszentren ist durch die Verteilung neugeplanter Sportzentren mit Hallenschwimmbädern wie in Pasing im Westen, am Valleyplatz im Süden, im Norden in der Nähe des Dantestadions und östlich Ramersdorf gemacht worden. Nur schwer erkennbar ist jedoch eine übergeordnete Gestaltung oder Gliederung von mehreren Wohnkomplexen zu Wohnbezirken.

- W 16 Dieser Versuch wurde in der Skizze der Gliederung in Stadtbezirke gemacht. Es sei von vornherein dabei bemerkt, daß dieser Vorschlag infolge der Kürze der Zeit nur als Andeutung eines erstrebenswerten städtebaulichen Zieles aufzufassen ist. Eine unmittelbare Verwandtschaft bzw. Abhängigkeit besteht in diesem Plan zum Grünflächenplan. Der eine kann ohne gleichzeitige Bearbeitung des anderen nicht zweckmäßig und sinnvoll erfolgen.

W 9      Aus dem baulichen Bestand der Stadt heraus, aus ihrer Grundrißstruktur und aus ihren landschaftlichen Gegebenheiten sollte folgende zwingende Gliederung entwickelt werden:

1. City
2. Innenstadt
3. Außengebiete

#### City

Die Gliederung der City soll nicht nach den gleichen Gesichtspunkten, wie sie für die Wohngebiete gelten, vorgenommen werden. Für sie sind die vorhandenen und voraussichtlichen Nutzungen maßgebend.

Die gesamte, nach diesen Gesichtspunkten neu begrenzte und ausgewiesene City hat eine EW-Zahl von ca. 27.800 Menschen, was einer Brutto-Dichte von 146 EW/ha entspricht.

#### I n n e n s t a d t

Die an die City angrenzenden Wohnbezirke lassen sich etwa folgendermaßen charakterisieren: Das Gebiet zwischen den Universitätskliniken und Theresienwiese wird voraussichtlich in Zukunft der City zugeschlagen werden können.

Im östlich angrenzenden Gebiet zwischen City und Isar liegt ein innerstädtisches Wohngebiet (Isar-Vorstadt und Lehel), das in seiner Lage und Grundrißbeziehung der City unmittelbar zugeordnet ist (ca. 34.500 EW, Brutto-Dichte 388 EW/ha).

Im Nordwesten grenzt der Bezirk Marsfeld an die City an, der durch eine weitgehende Durchsetzung mit Kultur-, Verwaltungs-, Kasernen- und Gewerbegebieten uneinheitlich ist.

Im Norden schließt an die City ein in seiner Straßenstruktur regelmäßiges Wohngebiet mit einer Brutto-Siedlungsdichte von 372 Einwohnern pro ha an.

Östlich der Isar liegen zwischen Fluß und Eisenbahn 2 Wohnbezirke, im Süden die Au mit einer Brutto-Siedlungsdichte von 376 EW/ha und nördlich Haidhausen mit einer solchen von 282 EW/ha, wobei innerhalb dieses Bezirkes das Gebiet um den Ostbahnhof eine Brutto-Siedlungsdichte von 490 Einwohnern pro ha aufweist.

Das dichte innerstädtische Wohngebiet setzt sich nach Norden hin bis Altschwabing mit einer Brutto-Siedlungsdichte von 291 EW/ha fort.

Die äußere Begrenzung aller dieser genannten Wohnbezirke stellt die Begrenzung der Innenstadt dar, die mit der baulichen Unterscheidung, wie sie in der Bestandskarte angenommen wurde, annähernd übereinstimmt. Die Innenstadt hat eine Fläche von ca. 3.090 ha und ca. 370.800 EW, demnach eine durchschnittliche Brutto-Siedlungsdichte von 120 EW/ha.

### A u ß e n g e b i e t e

Im Nachfolgenden soll versucht werden, die an das dichte innerstädtische Wohngebiet anschließende Bebauung in deutlich voneinander getrennte Wohnbezirke zu gliedern. Die Gliederung soll sich aus dem baulichen Bestand, aus der Topographie und der gewünschten zukünftigen Struktur ergeben.

*München - Nord*, östlich begrenzt durch den Englischen Garten und westlich begrenzt durch das Oberwiesenfeld, das eine Grünverbindung nach NNW zur Landschaft hinaus erhalten müßte (81.000 EW).

*München - Nordost*, begrenzt westlich durch die Isar und den Englischen Garten, südöstlich durch die Straße Friedensengel - Flugplatz Riem. Von den Außenbezirken weist dieser Bezirk zur Zeit die geringste Bebauung auf. Weite Flächen könnten im Bereich Oberföhring neu bebaut werden. Zu bemerken ist jedoch hierbei, daß dieses Gebiet im Windschatten der Innenstadt und der Sendlinger Industriegebiete liegt (46.100 EW).

*München - Ost*, begrenzt von der Straße Friedensengel - Flugplatz Riem im Norden und von der Autobahn Salzburg im Süden.



Dieser Bezirk weist in den äußeren Teilen eine einheitliche und geordnete Bebauung auf, Eine Gliederung in Wohnkomplexe kann deshalb hier verhältnismäßig einfach vorgenommen werden (71.900 EW).

*München - Süd*, begrenzt im Osten von der Autobahn Salzburg, im Westen von der Isar mit den anschließenden Grünanlagen. Dieser Bezirk, als bevorzugte Wohngegend der Stadt bekannt, hat nur noch geringe Ausdehnungsmöglichkeit (82.400 EW).

*München - Südwest*, begrenzt ins Osten durch den Verlauf der Isar und im Norden durch einen neu zu bildenden Grünkeil, der aus den Waldgebieten des Würmtales kommend, bis zur Theresienwiese vordringen sollte. Dieser Wohnbezirk zeigt in seinem baulichen Bestand eine starke Zersplitterung. Die Ordnung zu Wohnkomplexen ist sehr schwierig, jedoch dringend erforderlich (133.800 EW).

Der diesen Bezirk von Laim trennende Grünkeil wird leider durch ein bereits bestehendes keilförmiges Wohngebiet an der Forstenrieder Straße unterbrochen.

*München - West*, begrenzt im Süden durch den bereits erwähnten Grünzug, im Norden durch die Autobahneinfahrt von Stuttgart. In diesem Wohnbezirk liegt als einziger selbständiger Stadtkern der Münchener Außengebiete Pasing, das mit seinen vorhandenen und geplanten öffentlichen Einrichtungen eine Kernbildung andeutet, die auch in allen anderen Außenbezirken angestrebt werden sollte (76. 200 EW).

*München - Nordwest*, begrenzt im Süden von der Autobahn Stuttgart, im Nordosten von dem Grünzug, der das Oberwiesenfeld mit der Landschaft verbinden soll. In diesem Bezirk liegt als selbständiger bedeutender Komplex das Schloß Nymphenburg und Gern. Die im Nordosten angrenzenden Wohngebiete von Obermenzing, Allach und Moosach sind sehr zersplittert und mit einer geringen Dichte weit und locker ausgedehnt. Der Bezirk wird mehrfach schräg durch Eisenbahntrassen und durch den geplanten Verschiebebahnhof zerschnitten und der Allacher Forst dadurch von den Wohngebieten abgetrennt (132.100 EW).



KARTE DER WOHNGBIETE  
MIT DARSTELLUNG DER DICHTEN  
M 1:80 000

STAND: 31. MÄRZ 1958

- 200 EINWOHNER
- 100 EINWOHNER

GESCHÄFTSGEBIET  
KULTUR  
INNERSTÄDTISCHES WOHNGBIET  
WOHNGBIET









KARTE DER WOHNGEBIETE  
MIT DARSTELLUNG DER DICHTEN  
M 1:80 000

STAND: 31. MÄRZ 1958

- 200 EINWOHNER
- 100 EINWOHNER

- GESCHÄFTSGEBIET
- KULTUR
- INNERSTÄDTISCHES WOHNGEBIET
- WOHNGEBIET

	EINWOHNER	BEBAUTE FLÄCHE IN HA	EINWOHNER PRO HA	EINWOHNER	BEBAUTE FLÄCHE IN HA	EINWOHNER PRO HA	EINWOHNER	BEBAUTE FLÄCHE IN HA	EINWOHNER PRO HA
I	24.900	168 148	148	1	3.000	25 120	4	4.200	5 280
II	34.700	89 391	391	2	2.300	31 98	5	6.200	28 234
III	46.000	132 347	347	3	2.800	35 38	6	8.500	7 134
IV	34.000	825 412	412	4	1.800	21 87	7	5.000	115 495
V	24.100	134 180	180	5	8.200	22 348	8	8.400	15 560
VI	119.500	333 359	359	6	9.200	25 368	9	8.200	15 548
VII	13.500	53 255	255	7	4.400	20 220	10	5.600	44 127
VIII	34.800	87 400	400	8	2.200	25 114	11	5.100	17 77
IX	46.800	161 291	291	9	1.800	21 87	12	5.600	32 194
X	44.600	552 81	81	10	1.800	21 87	13	5.600	32 194
XI	71.000	1085 65	65	11	1.800	21 87	14	5.600	32 194
XII	82.700	732 113	113	12	1.800	21 87	15	5.600	32 194
XIII	103.900	1147 91	91	13	1.800	21 87	16	5.600	32 194
XIV	99.100	1048 84	84	14	1.800	21 87	17	5.600	32 194
XV	125.900	1266 101	101	15	1.800	21 87	18	5.600	32 194
XVI	83.900	804 104	104	16	1.800	21 87	19	5.600	32 194







Immer wieder muß festgestellt und kann an mehreren Beispielen erhärtet werden, daß in den Außengebieten Bebauungen durchgeführt werden, die nicht einem städtebaulichen Grundgedanken eingeordnet werden. Diese Bebauungen sind nicht nur in ihrer geringen Dichte. unwirtschaftlich, sondern erschweren eine gesunde Entwicklung der Außenbezirke auf Generationen hinaus. Es muß unbedingt gefordert werden, daß in Zukunft die Bebauungen wirtschaftlicher gestaltet und nur dort zugelassen werden, wo dies städtebaulich verantwortet werden kann. Eine in die Zukunft weisende Wohnungspolitik kann nur betrieben werden, wenn sich die Behörden um eine großzügige Bodenpolitik bemühen, die sich immer und unter allen Umständen bezahlt machen wird.

Die Karte der Wohngebiete mit Darstellung der Dichte läßt die Gefahr einer ungeordneten Entwicklung deutlich erkennen. Voraussetzung einer gesunden Wohnbaupolitik ist neben der Grundstückspolitik das Vorantreiben des Straßen- und Leitungsbaues, vor allem der Kanalisation.

#### T e s t g e b i e t e

Das Stadtgebiet von München weist hinsichtlich der Bebauungs- und Siedlungsdichten beträchtliche Unterschiede auf. Gebieten mit sehr dichter Bebauung in der Innenstadt stehen Gebiete mit sehr lockerer Bebauung in den Außengebieten gegenüber, Aus diesen gegensätzlichen Bereichen wurden zwei Testgebiete ausgewählt. Das eine liegt in

W 10 Haidhausen (Ostbahnhofviertel), das andere ist ein Teil der Siedlung am Hart.

W 11 Mit diesen beiden Testgebieten wurden zwei neuere Siedlungen, die Siemens-Siedlung an

W 12 der Boschetsriederstraße und die Parksiedlung Bogenhausen, verglichen, Das Ergebnis der Untersuchung ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

	Nutzungs- ziffer <sup>8</sup>	Siedlungs- dichte <sup>9</sup>	Wohnungsflächen je EW. <sup>10</sup>
Haidhausen (Ostbahnhof)	2.23	635	28
Siedlung am Hart	0. 14	67	19
Siemens-Siedlung	0.66	190	33
Parksiedlung Bogenhausen	0. 76	304	24

Es zeigt sich, daß die Nutzungsziffer des Testgebietes Haidhausen (Ostbahnhof) etwa das 16-fache der Nutzungsziffer des Testgebietes der Siedlung am Hart beträgt, Bei den beiden neueren Siedlungen (Siemens-Siedlung, Parksiedlung Bogenhausen) liegt die Nutzungsziffer um 0.70. Dieser Wert stellt für den Wohnungsbau, nach heutigen Vorstellungen, eine wirtschaftliche Nutzungsziffer dar. Bezogen auf diesen Wert liegt die Nutzungsziffer des Testgebietes Haidhausen (Ostbahnhof) noch etwa drei mal höher, während der Wert für das Gebiet der Siedlung am Hart fünf mal geringer als dieser Bezugswert ist.

Ähnlich zu diesen beträchtlichen Schwankungen der Nutzungsziffern zeigen sich unterschiedliche Siedlungsdichten für die verschiedenen Testgebiete. Der Vergleich dieser Werte verliert aber an Genauigkeit, wenn man berücksichtigt, daß die einzelnen Testgebiete verschieden stark mit gewerblich genutzten Flächen durchsetzt sind, Eine getrennte Darstellung ist für das Testgebiet Haidhausen (Ostbahnhof) nicht möglich. Wesentlich aufschlußreicher dagegen ist der Vergleich der Wohnungsflächen je EW. Dabei zeigt sich, daß dieser Wert für die Siedlung am Hart wesentlich unter den Werten der anderen Gebiete liegt und auch weit unter dem nach heutigen Vorstellungen mittleren Wert von je 25 qm je Einwohner, Das Testgebiet Haidhausen aber weist einen verhältnismäßig günstigen Wert auf, nämlich 28 qm/Einwohner. Das interessante Ergebnis beim Vergleich dieser Werte ist, daß im Gebiet mit der lockersten Bebauung dem Einwohner weniger Wohnungsfläche zur Verfügung steht als dem Einwohner des Gebietes mit der dichtesten Bebauung.

---

<sup>8</sup> Verhältnis der Summe aller Geschoßflächen zum Nettobauland

<sup>9</sup> Verhältnis der Einwohnerzahl zum Nettobauland (EW/ha)

<sup>10</sup> Wohnungsflächen einschließlich Flur, Treppen und Mauern



BEISPIEL MIT ZU GROSSER DICHT

TESTGEBIET HAIDHAUSEN / OSTBAHNHOF

NUTZUNGSZIFFER 2.23

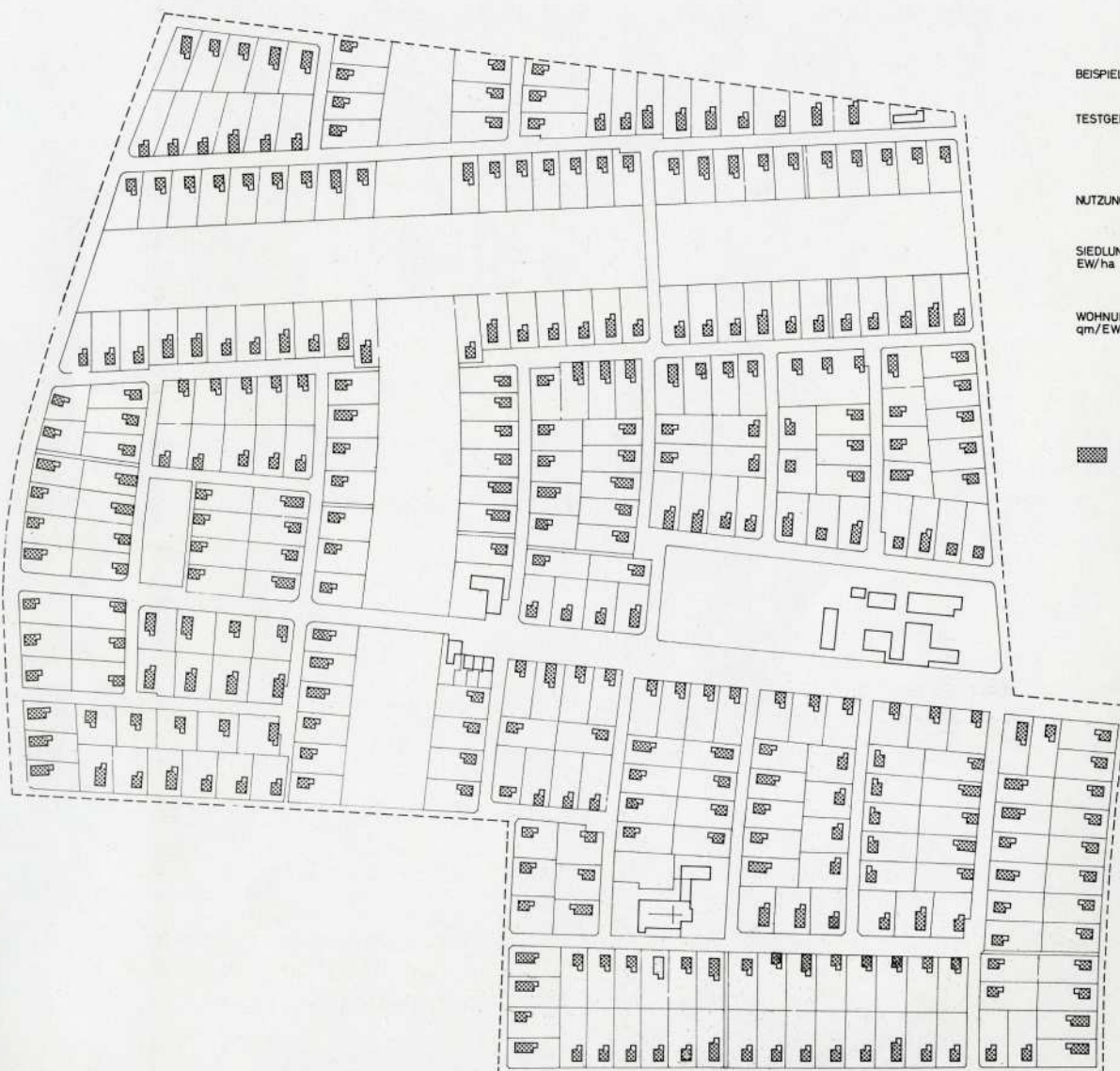
SIEDLUNGSDICHTE  
EW/ha 635WOHNUNGSFLÄCHE  
qm/EW 28

- 1- GESCHOSSIG
- 2- GESCHOSSIG
- 3 u 4- GESCHOSSIG
- 5 u 6- GESCHOSSIG

BEISPIEL MIT UNWIRTSCHAFTL. DICHT

TESTGEBIET SIEDLUNG AM HART

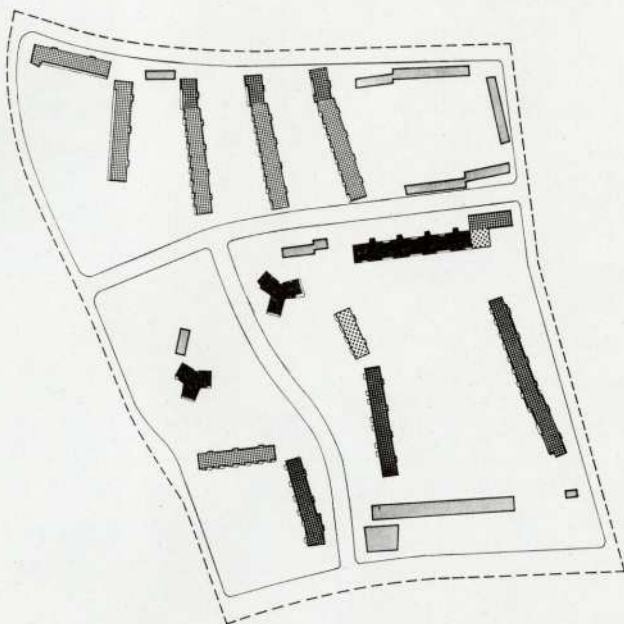
NUTZUNGSZIFFER 0.14

SIEDLUNGSDICHTE  
EW/ha 67WOHNUNGSFLÄCHE  
qm/EW 19

- 2- GESCHOSSIG



## BEISPIELE MIT TRAGBARER DICHTe

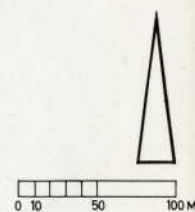
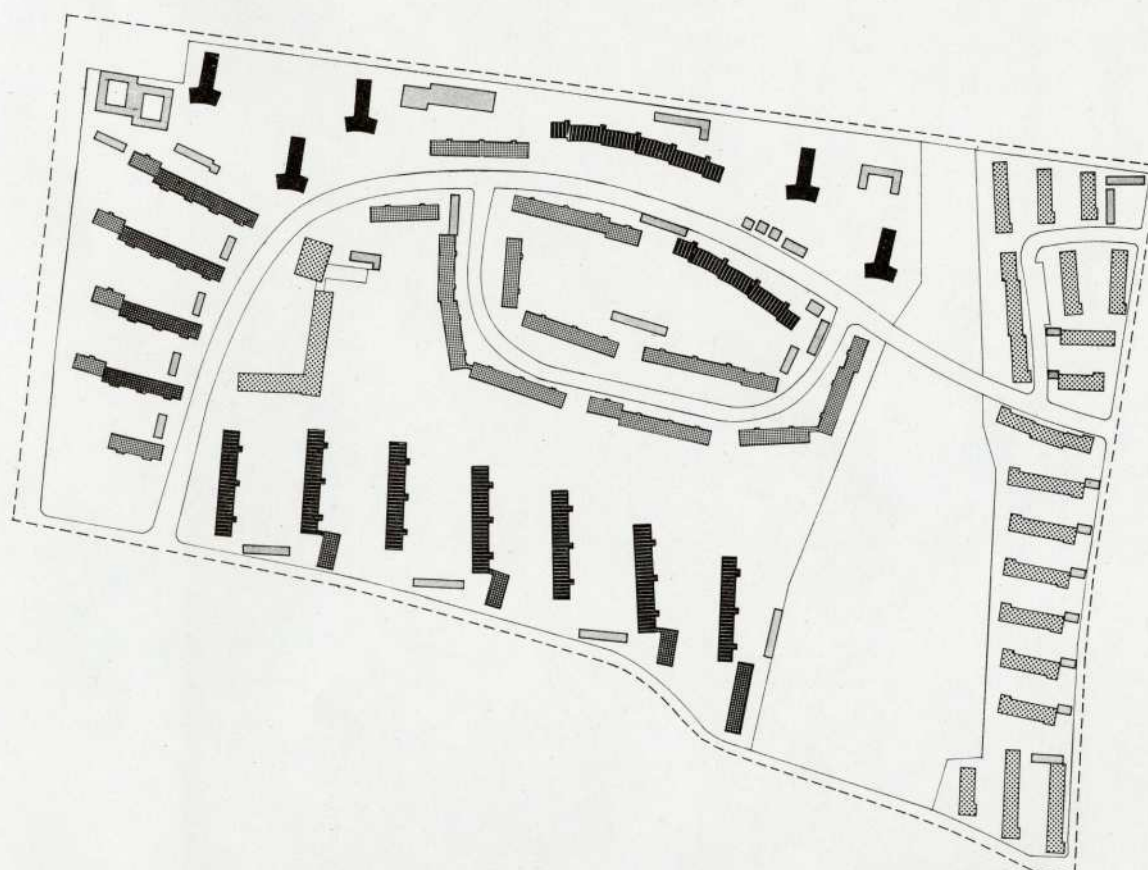


TESTGEBIET  
SIEMENS-SIEDLUNG/BOSCHETSRIEDERSTRASSE

NUTZUNGSZIFFER 0.66

SIEDLUNGSDICHTE  
EW/ha 190

WOHNUNGSFLÄCHE  
qm/EW 33



TESTGEBIET PARKSIEDLUNG BOGENHAUSEN

NUTZUNGSZIFFER 0.76

SIEDLUNGSDICHTE  
EW/ha 304

WOHNUNGSFLÄCHE  
qm/EW 24







## 2. A r b e i t e n

Eine Untersuchung über die Verteilung der Beschäftigten in der Stadt München stößt auf große Schwierigkeiten. Bekannt sind die Gesamt-zahlen der Betriebe (56. 46 November 1958) und die Gesamtzahl der Beschäftigten (440.000 November 1958). Im prozentualen Vergleich überwiegt sowohl bei den Betrieben als auch bei den Beschäftigten die Gruppe Handel, Geld- und Versicherungswesen. An zweiter Stelle steht das sonstige verarbeitende Gewerbe. Den kleinsten Anteil nimmt die Land- und Forstwirtschaft, die Energiewirtschaft und die Gruppe Steine - Erden ein. Der Anteil der Beschäftigten ist in den Betrieben der Eisen- und Metallindustrie verhältnismäßig groß. Die statistischen Gesamtzahlen sind nur schwer verwertbar in Bezug auf die Funktionen der Arbeit innerhalb der Stadt. Allgemein bekannt ist das hohe Arbeitsplatzangebot in der Landeshauptstadt, dem ein nicht genügendes Angebot an Arbeitskräften und Wohnungen gegenübersteht.

- W 13 Grundlage für eine städtebauliche Beurteilung bildet eine Karte der Arbeitsplatzverteilung sämtlicher Berufszweige, Die Herstellung einer solchen Karte ist. außerordentlich schwierig und zeitraubend. Statistische Unterlagen stehen hier nur beschränkt zur Verfügung. Es konnte bis jetzt mit Unterstützung des Statistischen Landesamtes nur eine Karte der Arbeitsplatzverteilung der Beschäftigten in der Industrie<sup>11</sup> hergestellt werden.

Die Karte bringt unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften keine Einzelaussagen, zeigt jedoch in ihren Ballungen die typische Situation der Industriebeschäftigten in ihrer Verteilung über das. Münchener Stadtgebiet. Das Ergebnis ist aufschlußreich. Die größte Ballung der Arbeitsplätze in der Industrie ist nicht dort, wo sie

---

<sup>11</sup> Gruppe 1 Bergbau, Steine, Erden, Energiewirtschaft  
Gruppe 2 Eisen-Metallerzeugung und -verarbeitung  
Gruppe 3 Verarbeitendes Gewerbe (ohne Eisen- und Metallverarbeitung)

eigentlich zu erwarten wäre, nämlich in den Hauptindustriebereichen, in Freimann im Norden und im Industriegebiet Sendling, sondern in dichter Streuung in der Innenstadt. Die Großbetriebe liegen einzeln verteilt im Nordosten, in Allach, im Norden und im Süden der Stadt. Eine weitere Ballung großer Betriebe ist im Südosten neu entstanden. Auffallend ist, daß die eigentlichen Industriegebiete wenig benutzt werden und Neuanlagen im Zentrum der Stadt erfolgen, was aus verkehrstechnischen und hygienischen Gründen unterbunden werden sollte. Die Situation in der Industrie zeigt auch das typische Bild Münchens, nämlich die Konzentration eines großen Teils der Funktionen im Zentrum der Stadt.

Die Industriekarte zeigt gleichzeitig die Verteilung der Standorte der Industrie- und Gewerbeflächen, Am günstigsten liegen die großen Industriegebiete im Norden der Stadt im Hinblick auf die klimatischen Verhältnisse im Münchener Raum, Die vorherrschende Windrichtung kommt aus Südwesten. Die Industriegebiete im Südosten der Stadt in Ramersdorf liegen nicht sehr günstig, da in ihrem östlichen Anschluß ausgedehnte Wohngebiete (Trudering) vorhanden sind. Sehr ungünstig liegt der halbkreisförmige Kranz von dicht aneinandergereihten Industrie- und Gewerbeflächen am Rand der östlichen Hälfte der Innenstadtzone in seiner Lage zur Kernstadt.

Äußerst ungünstig, vor allem in Bezug auf die vorherrschenden Winde, liegt das große Industriegebiet in Sendling im Südsüdosten der Stadt. Es ist aus diesem Grunde anzustreben, das Hauptindustriegebiet im Norden intensiver zu beanspruchen und die ungünstig gelegenen Industrien mit technischen Vorrichtungen zu versehen, die die Belästigung durch Rauch und Geruch zumindest abschwächen,

W 7 Ganz unverständlich ist aber, daß die nördlichen Industriegebiete in der letzten Zeit mit Wohnungen durchsetzt wurden. Die Bestandskarte zeigt solche Wohngebiete, die im ausgewiesenen Industriegebiet des Wirtschaftsplanes entstanden sind.

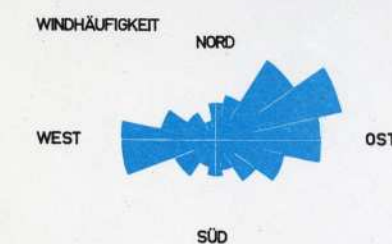
Ganz allgemein ist eine schrittweise Verlegung der Industrien nach günstig gelegenen Gebieten anzustreben und diese Industriegebiete



VERTEILUNG DER ARBEITSPLÄTZE  
IN DER INDUSTRIE  
M 1:80 000

- BESCHÄFTIGTE IN DER INDUSTRIE
- INDUSTRIEFLÄCHEN
- GEWERBEFLÄCHEN
- EISENBAHN
- EISENBAHN, AUS GRUPPE 8  
VERKEHRSWIRTSCHAFT

- GRUPPE 1 BERGBAU, STEINE, ERDEN,  
ENERGIEWIRTSCHAFT
- GRUPPE 2 EISEN U. METALLERZEUGUNG  
UND - VERARBEITUNG
- GRUPPE 3/4 VERARBEITENDES  
GEWERBE (OHNE EISEN-  
U. METALLVERARBEITUNG)







mit den vorhandenen und neu zu schaffenden Wohngebieten in gute Verkehrs- und Lagebeziehung zu bringen.

Um die Funktion Arbeiten umfassend beurteilen zu können, wird es notwendig, eine weitere Karte der Arbeitsplatzverteilung der Beschäftigten in den anderen Berufszweigen und -gruppen aufzustellen.

### 3. K u l t u r – E r h o l u n g – F r e i f l ä c h e n

Der Untersuchung der Grünflächen in der Stadt wurde ganz besondere Sorgfalt beigemessen. Zum Wirtschaftsplan der Stadt München gehören mehrere Grünflächenpläne als Nebenkarten. Diese Pläne (aufgestellt von Landschaftsarchitekt Ludwig Roemer 1951) gehen in der Hauptsache auf die landschaftliche Großraumlage Münchens ein, stellen insbesondere die bedeutenden vorhandenen Grünwerte heraus, machen Vorschläge für den Landschaftsschutz und für die Erhaltung wertvoller Grünzusammenhänge, die sich aus der Topographie und aus der Landschaft heraus ergeben.

Innerhalb der Stadtfläche sind in München im Verhältnis zu den Großstädten Berlin, Stuttgart oder Köln die Grünflächen bescheiden. Unmittelbar außerhalb des Burgfriedens sind besonders im Süden ausgedehnte Waldungen vorhanden. Ein Teil der vorhandenen Grünflächen ist allerdings so lange gefährdet, als sie nicht durch gesetzliche Grundlagen geschützt sind. Dadurch besteht die Gefahr, daß sich der Vergleich mit anderen Städten ungünstiger stellt. Dies ist mit ein Grund, warum den Grünflächen innerhalb des Burgfriedens große Bedeutung beigemessen werden muß. Es wurde deshalb

W 14 erneut eine Grünflächenbestandskarte hergestellt und zwar im Maßstab 1:10' 000, um die großen Zusammenhänge überblicken zu können, um daraus die Einzelheiten zu beurteilen, ferner den Vergleich mit dem Wirtschaftsplan zu ermöglichen und eine Gliederung der Wohngebiete durchzuführen.

Bei dieser neuen Bestandskarte wurde davon ausgegangen, sämtliche Flächen zu erfassen und außerdem alle öffentlichen und kulturellen Gebäude mit ihren Flächen darzustellen, die mit den Grünflächen der Stadt einen Zusammenhang haben sollten,



wie z.B. alle Schulen und Lehranstalten, Museen, Krankenhäuser, Sport- und Schwimmanlagen, Schlösser und Ausstellungsgebäude.

Die Grünflächen der Stadt werden in zweierlei Hinsicht beurteilt

1. Grün im Hinblick auf Erholung
2. Grün im Hinblick auf Trennung und Gliederung der Wohngebiete unter sich und gegenüber der Landschaft.

Bisher ist dieser Unterscheidung nur sehr wenig Bedeutung beigemessen worden. Das Grün wurde im wesentlichen nur als Erholungs- und Nutzgrün angesehen. Dies ist auch der Grund, weshalb keine geschlossenen und voneinander getrennten Wohnkomplexe bzw. Nachbarschaften deutlich in Erscheinung treten, Zur Zeit gibt es in München nur einen zusammenhängenden großen Grünflächenzug längs der Isar.

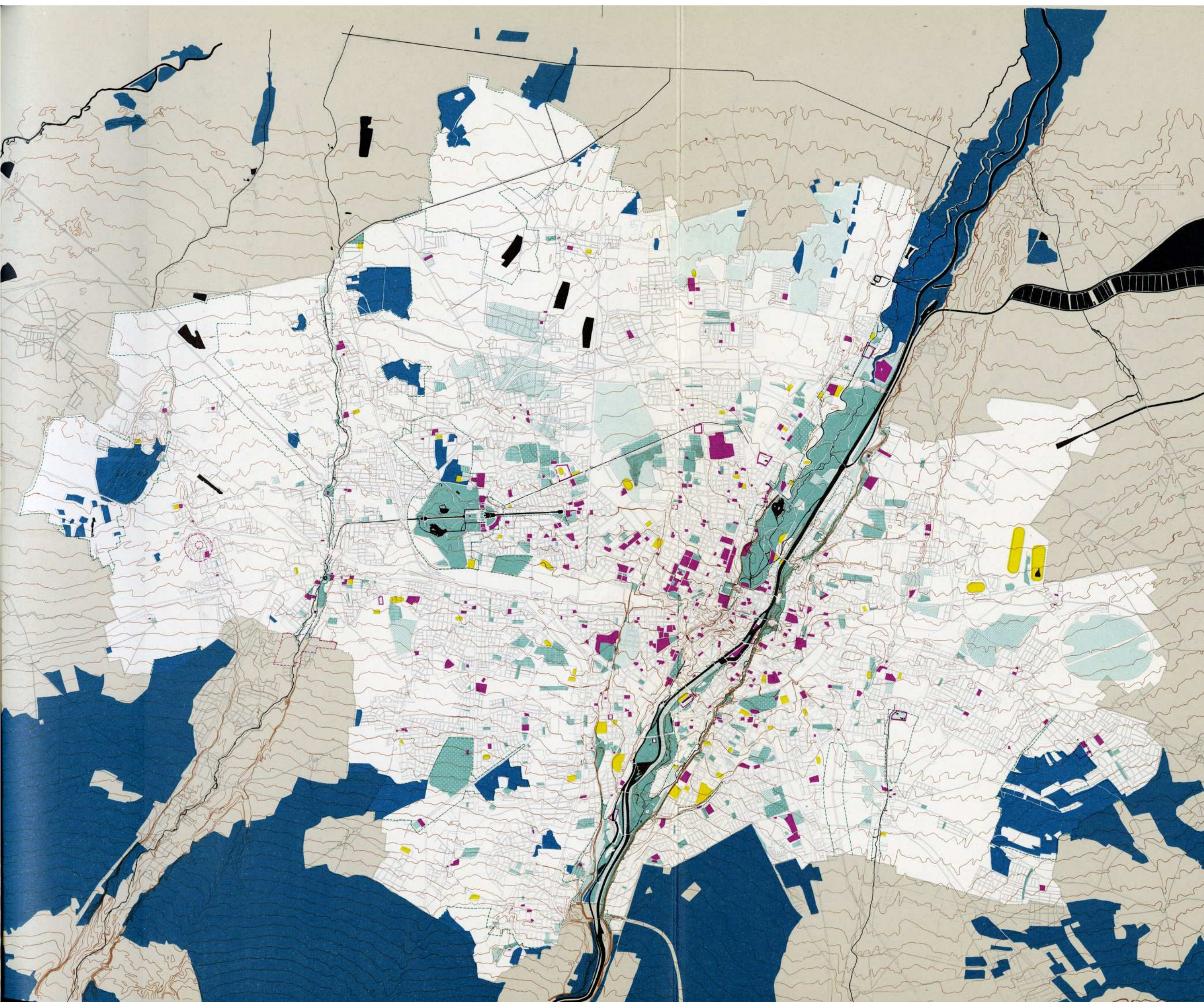
Dieser Grünzug ist mit Park- und Sportanlagen, Schwimmbädern, Campingplatz und Tiergarten belegt. Besonders erfreulich ist der Anschluß dieses Hauptgrünzugs an Waldgebiete im Norden und im Süden der Stadt. Das Stadtgebiet selbst weist nur wenige Waldinseln auf. Dieser Mangel wird durch die nahe der Stadt liegenden, weit ausgedehnten Wälder wieder ausgeglichen.

Große Grünflächen im Innern des Stadtgebietes sind der Nymphenburger Schloßpark und das Ausstellungsgelände. Andere große Grünflächen sind unbepflanzte Wiesen, so die Theresienwiese, der Flugplatz Riem, das Gebiet nördlich von Freimann und das Oberwiesenfeld, auf dem seit der Anschüttung der Trümmernmassen eine neue Parkanlage gestaltet wurde. Ein guter Ansatz zu einem gestalteten Grünzug wurde durch Anschüttung der natürlichen Bruchkante in Sendung gemacht.

Außer den für die Stadt hervorragenden Grünflächen des Englischen Gartens, des Grüns längs der Isar und des Nymphenburger Parks, sind die meisten Grüngebiete wie z. B. die Theresienwiese oder das Oberwiesenfeld als Inseln von einer Bebauung umschlossen und ohne Zusammenhang mit der Umgebung und der Landschaft. Die 9 km lange hohe Baustaffel im Zuge der Freimanner Straße wirkt als Querriegel zwischen Landschaft und Stadt.



KARTE DER BESTEHENDEN GRÜNFLÄCHEN  
M 1:80 000



- WALD
- ÖFFENTLICHES GRÜN
- FRIEDHÖFE
- PRIVATES GRÜN
- WIESEN
- WASSERFLÄCHEN
- ÜBERSCHWEMMUNGSGEBIET
- LANDSCHAFTSSCHUTZGEBIET
- QUELLSCHUTZGEBIET
- GÄRTNEREIEN
- KLEINGÄRTEN
- DAUER - KLEINGÄRTEN
- SPORTPLÄTZE
- BÄDER
- SCHULEN, KRANKENHÄUSER,  
MUSEEN, KIRCHEN, HEIME,  
THEATER, RUNDfunk
- ISRAEL. FRIEDHÖFE







Aufgabe der Grünplanung muß es sein, möglichst alle diese Grünflächen zu einem System miteinander zu verbinden. Mit einem zusammenhängenden Grünflächensystem wird nicht nur der Wert des Grüns als Erholungsfläche gesteigert, sondern auch gleichzeitig die Forderung einer Gliederung der Stadt in Wohnkomplexe und Bezirke erfüllt.

Bei einer sinnvollen Grünflächenplanung wird die Stadt überschaubar. Obwohl den Grünflächen bisher in München besondere Sorgfalt beigemessen wurde, ist auf diesem Gebiet in Zukunft noch sehr viel zu fordern und zu leisten.

W 16 Aus der natürlichen baulichen und landschaftlichen Gestalt des Münchener Raumes lassen sich die vorhandenen Freiflächen zu folgenden Grünkeilen zusammenfassen:

1) Grünzug, der seinen Ursprung in den 3 nordnordwestlichen Waldgebieten hat und sich über die 3 Baggerseen zum Oberwiesenfeld fortsetzen ließe. Besonderer Wert ist deshalb auf die Erhaltung des Oberwiesenfeldes als öffentliche Grünanlage der Stadt zu legen, d. h., nun nicht, daß unbedingt die ganze Fläche unbebaut bleiben muß, es können selbstverständlich Randgebiete als Sonderflächen (z. B. Wehrmacht) abgegeben werden. Wesentlich ist dabei nur, daß der Zusammenhang nach außen zur Landschaft und zur Innenstadt gewahrt bleibt.

2) Grünzug, der entlang der Autobahneinfahrt von Stuttgart über die von Bebauung freigehaltene Fläche "Am Durchblick" den Nymphenburger Park erreicht und sich über den Hirschgarten bis zur Donnersberger Brücke fortsetzen sollte. Der von Bebauung freizuhaltende Schutzstreifen längs der Autobahn in einer Breite von beiderseits 200 m garantiert die Fortsetzung dieses Grünzuges nach Nordwesten. Es wäre ratsam, "Am Durchblick" den Grünstreifen breiter als bisher im Wirtschaftsplan auszuweisen.

3) Grünzug, der aus den Waldgebieten des Würmtals kommend, über Kleinhadern, den Ausstellungspark und die Theresienwiese erreichen sollte.

Dieser Grünzug bereitet jedoch in seiner Durchführung große Schwierigkeiten, da ihm neue Wohn- und Gewerbegebiete den Zusammenhang erschweren.

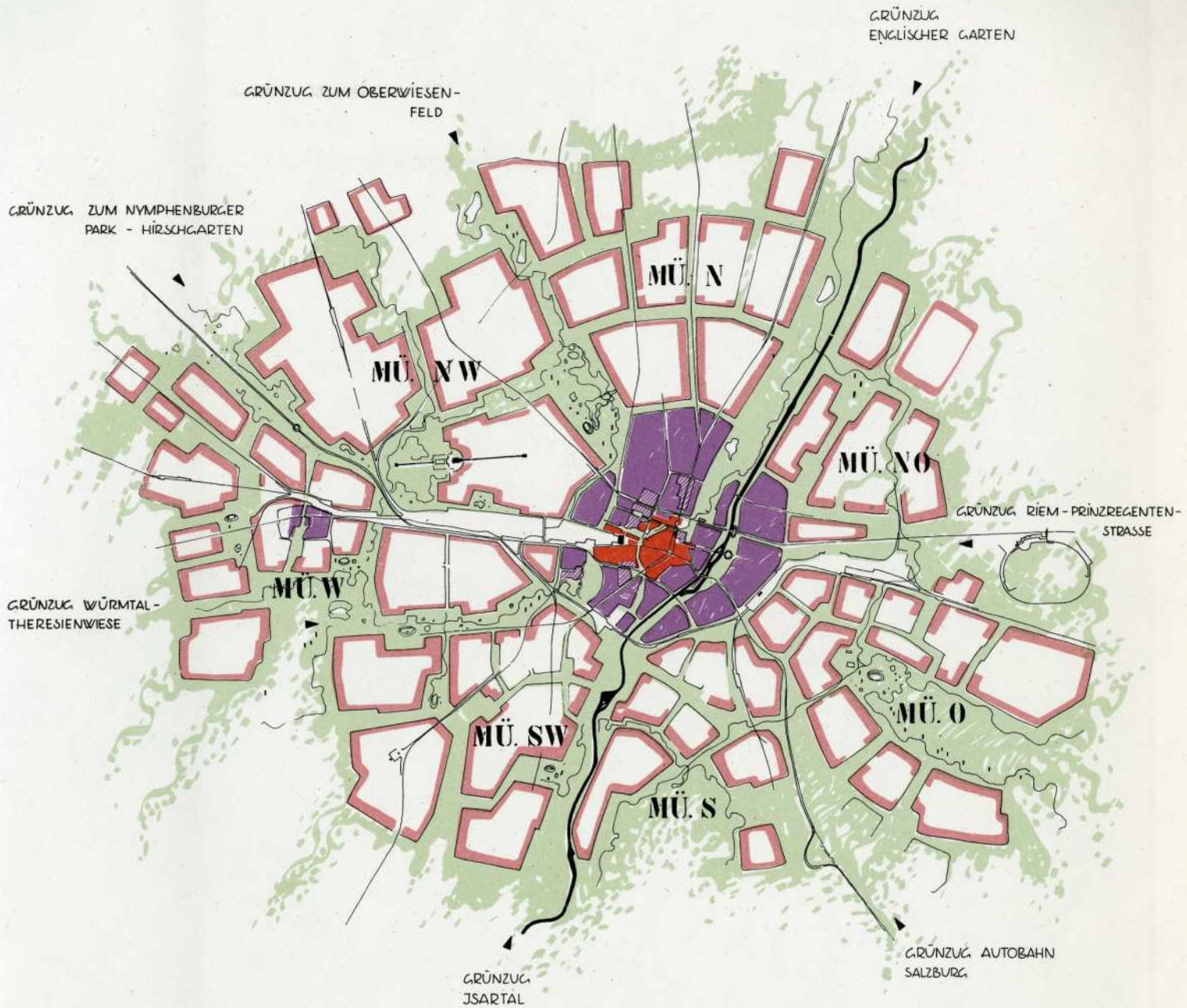
4) Grünzug entlang der Autobahneinfahrt von Salzburg her. Die Freiflächen zur Durchführung sind dort noch weitgehend vorhanden, allerdings läßt sich dieser Grünzug von Ramersdorf aus nur noch in schmalen Streifen in das Stadtinnere fortsetzen.

Ganz allgemein ist darauf hinzuweisen, daß es zur Pflicht der heutigen Generation gehört, für die Durchgrünung der Großstädte, in unserem Falle der Weltstadt München, zu sorgen. Die großherzige Leistung des Englischen Gartens für die damalige bescheidene Stadtgröße sollte für die wachsende Stadt Vorbild sein. Grünzüge müssen nicht unbedingt als Parkanlagen durchgebildet werden, ihr Wert ist auch von Bedeutung, wenn ihre Flächen landwirtschaftlich genutzt werden.

Die Sportplätze der Stadt liegen gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt, Es fehlt in München vor allem eine Großsportanlage. Ein solches Stadion ist am Oberwiesenfeld geplant. Der Standort hierfür ist nicht ungünstig, wesentlich jedoch ist die schon erwähnte Forderung, das Oberwiesenfeld in ein zusammenhängendes Grünflächensystem einzubinden.

Besonderer Wert ist auf ein Fußgänger- und Wanderwegesystem zu legen. So weit es sich ermöglichen läßt, sollten von der Innenstadt ausgehend, eigene Fußgängerwege in die Grünkeile gelegt werden, Die Verbindung mit den bereits geplanten Erholungszentren und mit den Außenerholungsgebieten ist anzustreben.

Es ist durchaus möglich, ausgedehnte Gärtnereien und größere private Grünflächen in die Freiflächenplanung einzubeziehen. Besonderer Wert ist auf die Pflege und auf die Erhaltung der zahlreichen schutzwürdigen Landschaftsbilder (Schutzgebiete) zu legen.







#### 4. Staffelbauordnung

W 15 In mühsamer Kleinarbeit wurde die bestehende Staffelbauordnung auf einen Stadtplan 1:10' 000 übertragen, um einen Überblick über die Auswirkungen dieser Staffelbauordnung zu gewinnen. Im großen gesehen gibt dieser Plan Auskunft über den kubischen Aufbau der Stadt und die Nutzung des Bodens, Nicht erfaßt dabei sind Bauten, die die staffelgemäße Bebauung überragen wie z. B, öffentliche Bauten, Kirchen und eigentliche Hochhäuser.

Dieser Plan legt auch Rechenschaft ab, inwieweit die Staffelbauordnung den heutigen städtebaulichen Erkenntnissen Rechnung trägt. Das Resultat einer solchen Überprüfung ist eher deprimierend. Es muß festgehalten werden, daß die bestehende Staffelbauordnung auf vollkommen veralteten städtebaulichen Grundsätzen aufbaut; sie geht vor allem von der Vorstellung und dem Willen aus, geschlossene Straßenschnitte zu schaffen. Diese Tendenz widerspricht den heutigen städtebaulichen Erkenntnissen und vernachlässigt die Auswirkungen des zunehmenden Verkehrs. Man muß sich bei dieser Betrachtung klar sein, daß die Münchener Staffelbauordnung die rechtlich-bindende Grundlage sein sollte, um die Nutzungsplanung der Stadt in den Grundzügen festzulegen. Eine umso größere Bedeutung kommt daher einer Überprüfung und Neuordnung dieser gesetzlichen Grundlage zu. Anderwärts wird diese Regelung durch Zonenpläne mit dazugehöriger Bauordnung als integrierendem Bestandteil, erreicht.

Die seinerzeitige Staffelbauordnung Münchens vom 20.4.1904 mit allen Ergänzungs- und Zusatzverordnungen war damals gewiß eine fortschrittliche Leistung, muß aber unter den heutigen vollkommen veränderten Verhältnissen als rückständig und kaum mehr brauchbar bezeichnet werden. Im nachfolgenden soll auf weitere Punkte hingewiesen werden, die die Problematik des heutigen Zustandes beleuchten:

Die Staffelbauordnung unterscheidet zwischen einer geschlossenen und offenen Bauweise. Diese Unterscheidung ist nach den heutigen Anschauungen nicht mehr haltbar. Eine Differenzierung der Wohngebiete wird nach den neuesten Erkenntnissen durch die Unterscheidung zwischen dichter und lockerer Bebauung erreicht.

Dabei ergibt die Einführung des Ausnützungskoeffizienten den Maßstab für die Intensität der Bebauung. Auffallend bei der heutigen Regelung ist die große Bedeutung, die Rückgebäuden in Höfen beigelegt wird. Die heutigen Grundsätze gehen davon aus, solche Hofgebäude, weil sie zu städtebaulichen Mißständen führten, möglichst zu vermeiden. Einzelne Baustaffeln unterscheiden sich nur in unwesentlichen Kleinigkeiten voneinander. Bei den Staffeln 2 und 3 z.B. sind vor allem nur Unterschiede bei den Vorschriften für die Rückgebäude feststellbar. Die neue Tendenz ist, nicht möglichst viele Staffeln oder Zonen zu schaffen, sondern die Vorschriften nach Möglichkeit zu vereinfachen, um eine gewisse Freiheit bei der städtebaulichen Gestaltung einzuräumen, die für die Durchführung der sogenannten differenzierten Bebauung gegeben sein muß.

Eine Merkwürdigkeit der heutigen Baustaffeln ist, daß sie weitgehend längs der Straßenfluchten angeordnet sind. Dies ist damit zu erklären, daß von der Vorstellung des Straßenraumes, anstatt von der zu bebauenden Fläche ausgegangen wird. Die Einhaltung von Traufhöhen ist wohl in historischen Räumen verständlich, hingegen kann sie ohne Bedenken in neuen Wohngebieten aufgegeben werden. Die Praxis hat dann auch ergeben, daß in den besten Siedlungen Münchens (Siemens-Stadt und Bogenhausen) diese Traufhöhen wesentlich überschritten sind und den Bedürfnissen entsprechend differenziert wurden. Es wurde also in solchen Fällen sehr weitgehend mit Ausnahmegenehmigungen gearbeitet, die immer die Gefahr der Willkür in sich bergen. Diese Feststellungen wie auch die Fragen der Wirtschaftlichkeit führen dazu, neue Vorschriften mit generellen Angaben über die Ausnutzungsmöglichkeiten als Rahmenvorschriften festzulegen.

Der heutigen Staffelbauordnung liegt keine städtebauliche Idee und Gliederung zu Grunde. Auffallend ist die starke Konzentration der Bebauung im Zentrum und das gleichmäßige Abflachen gegen die Außenquartiere hin. Eine solche konzentrische Regelung muß zwangsläufig zu einer Überlastung der Kerngebiete führen.



Eine Neuregelung wird von dem Versuch ausgehen müssen, in den Außenquartieren Nebenzentren zu schaffen, um den Kern der Stadt nach Möglichkeit zu entlasten.

Ein Vergleich zwischen dem Plan über die Staffelbauordnung und dem genehmigten Wirtschaftsplan ergibt, daß zwischen diesen beiden Plänen außerordentlich große Unterschiede feststellbar sind. Dabei sollte die Forderung gelten, daß der Wirtschaftsplan und die Staffelbauordnung eine Einheit bilden und dasselbe aussagen, Mit der bestehenden Staffelbauordnung werden nur in kleinem Ausmaße Flächennutzungen festgehalten, die den Funktionen der Stadt entsprechen. Eine Regelung, in der Wohnbauten in Industriegebieten erstellt werden dürfen, ist unerfreulich.

Als großer Mangel muß daher bezeichnet werden, daß ein gesetzlich verbindliches reines Industriegebiet fehlt. Dieser Mangel sollte möglichst bald behoben werden, Die heutige Regelung hat zu einer Vermischung von Industrie- und Wohngebieten geführt. Es wäre denkbar, daß eine Industriezonenregelung vor der Gesamtregelung eingeführt werden könnte, weil das Problem heute ganz besonders dringend erscheint. Reine Industriezonen geben die vorteilhafte Möglichkeit, der Industrie wesentliche Bauerleichterungen einzuräumen.

In Industriezonen, die im Wirtschaftsplan ausgewiesen sind, können die verschiedensten Baustaffeln festgestellt werden, die notfalls nur für eine Wohnbebauung Berechtigung hätten, Dieser Zustand ist unhaltbar<sup>12</sup>. Die Vorschriften für die Anlage von Gewerbebauten sollten vereinheitlicht und vereinfacht werden, Mehr aus Kuriosität sei darauf hingewiesen, daß es in den Staffeln 5 und 9 verboten ist, Garagen zu errichten, die mehr als 10 Kraftfahrzeuge aufnehmen können. Dabei ist es als eine gesunde Tendenz zu bezeichnen, wenn z. B. in Siedlungen nach Möglichkeit große Sammelgaragen angelegt werden.

Die zum Teil unlogische Anordnung der Staffeln und weitgehende Zersplitterung der Flächen führt nicht zuletzt davon her, weil von privater Seite Anträge auf Einführung und Änderung von Baustaffeln gemacht werden können.

---

<sup>12</sup> Eine Regelung, wonach Wohnbauten im Industriegebiet nicht mehr zulässig sind, ist durch Änderung des § 23 der MBO z. Zt. beantragt.

Es wäre Sache einer zielbewußten Stadtplanung, die Initiative für die Verteilung der Nutzflächen in der Hand zu behalten und die Zonung im Interesse der Allgemeinheit nach einer großzügigen städtebaulichen Konzeption festzulegen und beständig zu überprüfen. Wenn auch das noch ausstehende neue Bundesbaugesetz auf eine zukünftige Regelung einen Einfluß ausüben wird, kann trotzdem heute schon die Ausarbeitung einer neuen Bauordnung mit dazugehörenden Zonenplänen in die Wege geleitet werden.

Städtebauliche und wirtschaftliche Überlegungen führen dazu, in den Außengebieten der Stadt Nebenzentren und wesentliche Aufzonungen vorzuschlagen.



STAFFELBAUORDNUNG  
M 1:80 000



- GESCHLOSSENE BAUWEISE**
- STAFFEL 1
  - STAFFEL 2
  - STAFFEL 3
  - STAFFEL 4
  - STAFFEL 5
- OFFENE BAUWEISE**
- STAFFEL 6
  - STAFFEL 7
  - STAFFEL 8
  - STAFFEL 9
  - STAFFEL 10

